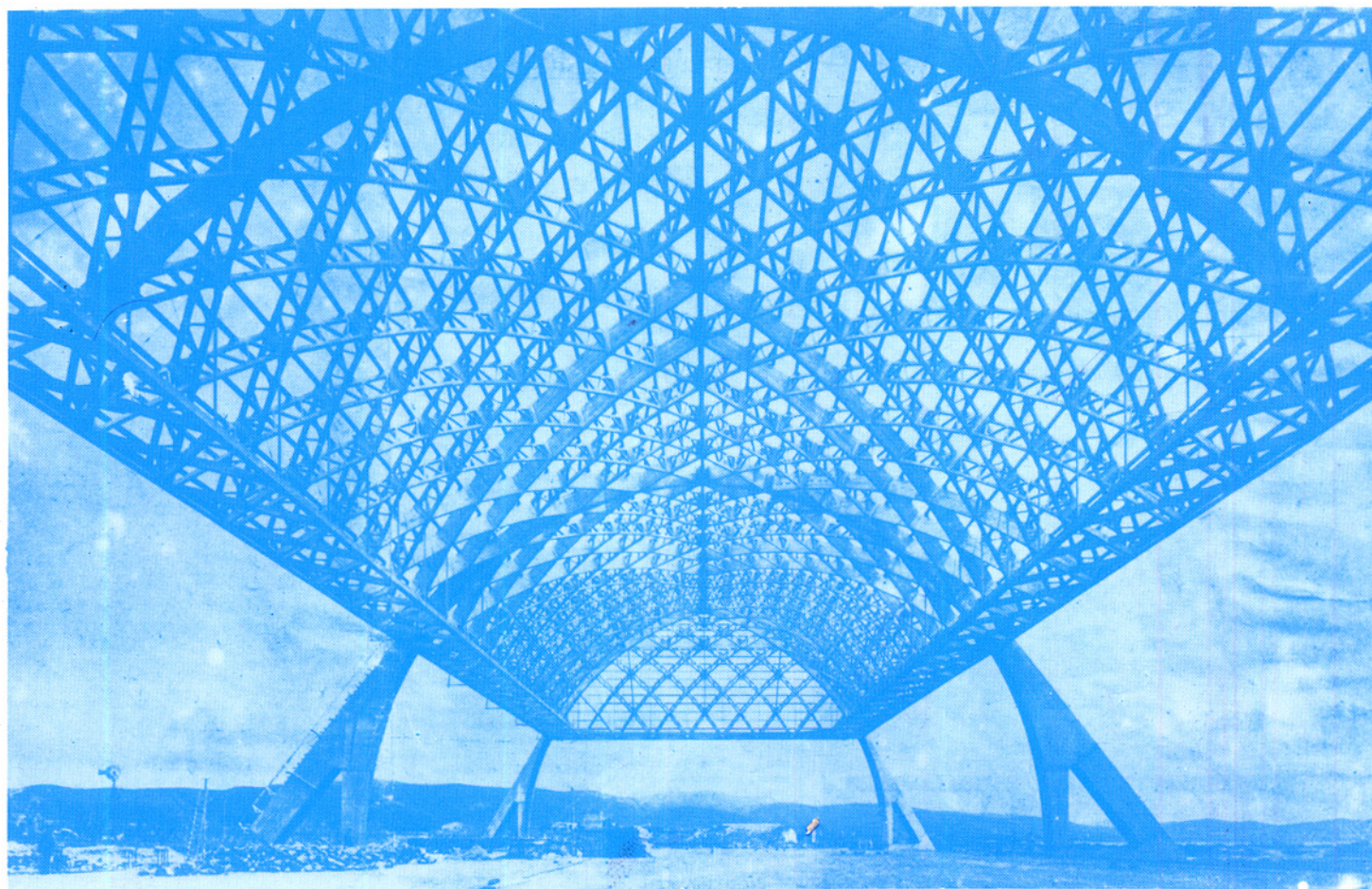


STATO MAGGIORE AERONAUTICA

Ufficio Storico

Mariano RANISI

L'ARCHITETTURA della REGIA AERONAUTICA



Roma 1991



STATO MAGGIORE AERONAUTICA

Ufficio Storico

Mariano RANISI

L'ARCHITETTURA
della
REGIA AERONAUTICA

Roma 1991

STABILIMENTO GRAFICO MILITARE

GAETA

© STATO MAGGIORE AERONAUTICA

All rights reserved.

No part of this publications may be reproduced, stored in retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, or otherwise, without the prior permission of the STATO MAGGIORE AERONAUTICA - ROMA.

INDICE

PRESENTAZIONE	Pag.	V
PREFAZIONE	Pag.	IX
INTRODUZIONE	Pag.	1
 LA CULTURA ARCHITETTONICA DURANTE IL FASCISMO		
E I RIFLESSI NELLA REGIA AERONAUTICA	Pag.	21
Cap. 1° – I TEMI DEL LINGUAGGIO ARCHITETTONICO	Pag.	23
Cap. 2° – L'ECCLETTISMO STORICISTICO	Pag.	45
Cap. 3° – IL NOVECENTO ARCHITETTONICO	Pag.	91
Cap. 4° – L'ARCHITETTURA DEL RAZIONALISMO	Pag.	131
 L'URBANISTICA E L'ARCHITETTURA DELLA REGIA AERONAUTICA		
Cap. 1° – CULTURA URBANISTICA E DISEGNO AEROPORTUALE	Pag.	177
Cap. 2° – L'EDILIZIA AEROPORTUALE	Pag.	203
L'edilizia di "immagine"	Pag.	205
Gli edifici tecnico-operativi	Pag.	218
Le aviorimesse e la poetica nerviana	Pag.	228
Le strutture logistico-abitative	Pag.	247
Cap. 3° – L'EDILIZIA MONUMENTALE	Pag.	273
Il Palazzo dell'Idroscalo di Taranto	Pag.	275
L'Accademia Aeronautica di Napoli Capodichino	Pag.	281
Il Palazzo dell'Aeronautica	Pag.	288
Il Centro Sperimentale di Guidonia	Pag.	301
Il Palazzo del Comando di Regione di Bari	Pag.	310
La Casa dell'Aviatore di via IV Novembre	Pag.	317
La Scuola di Guerra Aerea di Firenze	Pag.	323
Gli edifici storici della Regia Aeronautica	Pag.	335
 CONCLUSIONE	Pag.	349
 NOTE	Pag.	357
 BIBLIOGRAFIA	Pag.	365
 INDICE DEI NOMI	Pag.	369

Presentazione

Nel quadro di rivalutazione del passato e di tutto ciò che con il tempo ha acquistato la patina dell'“antico” o il fascino del “perduto”, si è inserito da qualche anno anche un filone di “archeologia aeronautica” che un piccolo gruppo di professionisti, per lo più ex ufficiali del Genio Aeronautico, tra i quali brilla per entusiasmo e cultura l'autore di questo testo il Col. (a) arch. Mariano RANISI, ha scoperto tra gli scaffali degli archivi degli Enti demaniali e dell'Archivio Storico dello SMA, recuperando documenti, immagini e memorie di quello che fu anche per le infrastrutture aeronautiche, il periodo più esaltante dell'Aeronautica Militare Italiana, allora Regia Aeronautica, e che può collocarsi tra la fine degli anni '20 e la seconda metà degli anni '30.

Furono quelli gli anni che gli storici più accreditati indicano ora come gli anni del “consenso”, quando, almeno apparentemente, popolo e istituzioni vissero nella quasi totalità in comunione di intenti e di azione e si creò nel campo aeronautico una immagine di prestigio della Nazione che impressionò favorevolmente l'opinione pubblica mondiale.

Alle straordinarie, coraggiose imprese aviatorie che portarono alla conquista di quasi tutti i records, da quello di velocità di Agello a quello di altezza di Pezzi (solo per ricordarne due che, per velivoli ad elica e motori in linea, risultano ancora imbattuti) e all'epopea delle due trasvolate atlantiche in formazione, si affiancarono significative realizzazioni edilizie, su progetto di ingegneri e architetti insigni, che ebbero anch'esse risonanza internazionale ed occupano tuttora un posto di rilievo nella storia dell'architettura italiana degli anni '30.

Tra queste spiccano: le ardite strutture in ferro-cemento delle aviorimesse dell'ing. P.L. NERVI, simili a vele nervate che si librano nello spazio, ancorate più che appoggiate al terreno, come nota l'autore del testo, l'esemplare complesso istruzionale della Scuola di Guerra Aerea nel Parco delle Cascine a Firenze, opera dell'architetto FAGNONI, ancora oggi, dopo oltre mezzo secolo, ammirata per la sua modernità e razionalità non disgiunta da un elegante rigore compositivo, e la sobria mole del Palazzo Aeronautica dell'ing. MARINO, ove la funzionale distribuzione degli spazi interni favorita dalla ossatura in c.a., voluta da BALBO a modifica del progetto originale, e la presenza di impianti per l'epoca avveniristici, si accompagnano ad una gradevole composizione architettonica che, pur con echi neoclassici, richiama la simmetria e la compostezza del mezzo aereo, senza peraltro indulgere alla retorica di regime. Inquadrare queste opere e le tante altre che nel periodo in esame furono realizzate a supporto della Forza Armata, nel tormentato panorama dei linguaggi architettonici che si svilupparono durante tale periodo, – dai postumi dello storicismo alle rivisitazioni metafisiche del '900, dalle utopie del futurismo alla concretezza del razionalismo – è senza dubbio un

compito arduo, anche perché spesso la realizzazione delle opere fu soggetta a più spinte e molti edifici risentono dell'individualismo del progettista e delle esigenze del committente.

In questo quadro così ampio e complesso, l'arch. RANISI, per oltre trentanni militante nelle file del Demanio Aeronautico, dimostra di sapersi muovere con padronanza e mestiere, analizzando con acume e con abbondanza di richiami storici e linguistici il clima ricco di fermenti innovativi in cui maturano i progetti di quelle che si possono a ragione chiamare le prime realizzazioni edilizie di rilievo, a carattere permanente, sorte a supporto dell'attività aviatoria.

L'illustrazione di quel clima e delle opere realizzate è portato avanti con un linguaggio specialistico e colto, a volte anche ricercato, ma non per questo privo di chiarezza, quale spesso si incontra nei testi o negli articoli di tanti architetti e critici di architettura che sembrano rivolgersi con il loro "architette" più ad un pubblico di adepti, di affiliati ad una setta, che ad una platea di gente interessata al mondo delle costruzioni che, pur avendo una base ricettiva per la propria formazione tecnico-culturale, spesso si smarrisce nella marea di "ismi" e di elucubrazioni filosofiche e sociali con cui, non si comprende perché, si cerca di rendere oscura una materia così razionale e direi self-explaining come l'architettura.

All'esame puramente architettonico degli edifici, l'autore affianca un'ampia disanima sui primi veri e propri Piani Regolatori dei tanti aeroporti che sorsero in quell'epoca un po' dappertutto nella penisola (se ne contavano tra piccoli e grandi quasi un migliaio); ovviamente lo studio si ferma su quelli più importanti o singolari, descrivendone lo sviluppo e l'originalità delle soluzioni spesso condizionate da preesistenze o da cogenti situazioni ambientali.

Tra gli edifici operativi emergono, come prevedibile, quelle strutture specifiche degli aeroporti richieste per il ricovero e la manutenzione dei mezzi aerei, le aviorimesse, che caratterizzavano con i loro profili un aeroporto, spesso privo di altri manufatti significativi, se non quelli dell'edificio Comando - tipo, dotato alla sommità di torre di controllo e di cui vennero costruiti molti esemplari tuttora esistenti e funzionalmente utilizzati laddove non furono distrutti dagli eventi bellici

Dalla diffusa illustrazione di quelle fabbriche si viene così ad apprendere una infinità di notizie su strutture arditissime, a volte solo progettate, quale un enorme hangar ad una sola campata di 200 per 54 metri, ideato dall'ing. FIORINI che presentava le innovative "tensistrutture", dopo 40 anni tornate di moda sia nelle costruzioni in precompresso che in quelle di acciaio, con la correzione del termine in "tensostrutture".

L'esposizione dettagliata delle opere edilizie realizzate dalla Regia Aeronautica, sia quelle più significative, sia quelle che per la loro serialità e funzionalità operativa non presentavano caratteristiche tali da poter giustificare la valutazione da un punto di vista di rigore architettonico, risulta comunque sempre interessante sia per chi ha convissuto con quelle strutture per un'intera vita, sia per quanti, anche al di fuori della popolazione aeronautica, sono interessati alla storia dell'edilizia e dell'architettura dell'anteguerra. In particolare, la lettura del testo riesce avvincente, quasi una "recherche" professionale, per chi come il sottoscritto ha seguito per quasi l'intero arco della seconda metà di questo secolo, oltre alla progettazione e alla realizzazione delle nuove infrastrutture dell'A.M. anche la manutenzione di quelle esistenti, intervenendo tempestivamente quando disinteresse o impreparazione minacciavano di alterare facciate o particolari costruttivi di edifici appartenenti al patrimonio storico aeronautico.

Per questo ho accolto con piacere la richiesta dell'autore di presentare questo pregevole volume che ha, tra gli altri, il merito di riportare l'attenzione sull'impegno culturale e professionale che animò i nostri predecessori in un periodo troppo rapidamente liquidato per il solo fatto di essere compreso in una fase storica che ha inciso dolorosamente sulla vita della nazione. Attenzione che oggi viene posta anche in molti ambienti accademici per rivalutare opere pubbliche già da tempo apprezzate da critici stranieri, progettate dai cosiddetti "architetti in orbace", ma che si chiamavano: DEL DEBBIO, autore dello stupendo complesso di edifici adiacenti allo Stadio dei Marmi, così pervaso da una sottile tensione metafisica, e della Colonia Elioterapica di Monte Mario, esemplare opera del razionalismo romano; PIACENTINI che, subissato da critiche, ha pur dato un'impronta col suo stile, a volte eccessivamente retorico, ma anche razionalista, a tante opere, a parer mio accettabili, che compongono un itinerario ragguardevole annoverante in primo luogo la romana Città Universitaria, senza dimenticare il grande merito di avere istituito la prima cattedra di Urbanistica in Italia, nel 1921; il giovanissimo TERRAGNI con la sorprendente Casa del Fascio a Como, opera di rottura, considerata un caposaldo della storia dell'architettura europea; il geniale e fertile BRASINI che ha tra l'altro lasciato il segno della sua ricerca figurativa nel Palazzo Comando dell'Idroscalo di Taranto e di quanto rimane della facciata dell'edificio destinato all'Accademia di Capodichino e ancora ASCHIERI, con la sua ammirabile Casa dei Ciechi di guerra a Roma, e il già citato FAGNONI autore della Scuola di Guerra Aerea e tanti altri. E così pure quegli altri architetti che operarono sotto lo stesso Regime, ma furono riabilitati politicamente nel dopoguerra come A. LIBERA, la cui migliore opera resta però il palazzo dei Congressi dall'aerea volta a vela, eseguito per l'E42 e solo recentemente rivalutato a pieno, quasi se fosse stato marcato da un peccato epocale, RIDOLFI, DE RENZI ed altri che in quel periodo operavano e produssero progetti di valore che non si possono rinnegare.

Purtroppo, tornando alle realizzazioni di architettura aeronautica, è mancata, nella fase di ricostruzione e di potenziamento dell'A.M. dopo la parentesi bellica, quella tensione culturale che aveva ispirato la dirigenza dell'epoca. I motivi sono molteplici e non vanno certo ricercati in una minore cultura professionale dei tecnici del Demanio, ma forse nell'accettazione da parte delle FF.AA. del decadimento del ruolo e della funzione del "militare" in una Nazione sconfitta, che portò a lavorare in sordina, con progetti "fatti in casa" (anche per carenza di fondi) senza l'apporto della cultura professionale esterna, salvo eccezioni come per il pregevole complesso dell'Accademia Aeronautica di Pozzuoli, opera del prof. arch. AMODIO.

Inoltre le nuove infrastrutture avevano finalità e caratteristiche prevalentemente operative e come tali erano costrette nei limiti imposti dalle standardizzazioni Nato che non consentivano certo di esprimere inventiva architettonica.

Solo nell'ultimo decennio, avvalendosi dell'opera di alcuni qualificati professionisti che hanno lavorato in coordinamento e sintonia con gli Ufficiali tecnici del Demanio, sono state prodotte opere che potrebbero degnamente figurare accanto a quelle del passato; tra tutte il recente Palazzo per Servizi Tecnici Operativi, adiacente allo storico Palazzo A.M., pregevole opera, stimolante sul piano figurativo, dell'arch. SCAFI e aggiungerei, anche se di differenti impostazioni e linguaggi, il complesso di officine per la manutenzione del Tornado sull'aeroporto di Cameri, le officine per la manutenzione degli AMX sugli aeroporti di Treviso e Istrana, il grande hangar per G-222, dalla suggestiva copertura a piastra spaziale

sull'aeroporto di Pratica di Mare e l'articolato complesso di edifici dell'Istituto di formazione dei sottufficiali a Capua, ancora in fase di completamento, il cui progetto di massima fu redatto dall'arch. GIORGETTI, allora Capitano G.A.r.i. presso la Direzione Demanio della 2^a R.A..

In sintesi, il saggio, con il supporto di un ampio materiale documentario in gran parte sconosciuto e rinvenuto dopo pazienti ricerche negli archivi, si prefigge sia la delineazione delle problematiche figurative che incisero nella elaborazione progettuale aeronautica del Ventennio, sia la individuazione di un percorso nella edilizia della Regia Aeronautica, distinto per tipologie d'uso, completato da una serie di descrizioni interpretative di alcuni edifici significativi, inquadrati nel contesto storico di appartenenza, descrizioni che si propongono tra l'altro lo scopo di destare un maggiore interesse verso quegli spazi di lavoro ai quali si è solitamente indifferenti, benché molti di noi vi trascorrono, nella quotidiana routine, gran parte della propria vita.

Il presente volume offre, in conclusione, un quadro sistematico e completo di una vicenda edilizia che è ancora testimone, con le sue principali realizzazioni, di un costume costruttivo che è doveroso ricordare; il rispetto di tale memoria è dovuto alle esigenze della continuità della cultura, ma, innanzi tutto, al bisogno di una corretta conservazione di quanto di quella edilizia è ancora presente nelle installazioni dell'Aeronautica Militare, per cui la piena disponibilità di ogni elemento conoscitivo è essenziale per consentire appropriati interventi.

È augurabile che il presente lavoro, che si pone come un caposaldo nella storiografia dell'edilizia storica dell'Aeronautica, induca altri tecnici a rivisitare e approfondire il periodo storico in esame, quale dialettico contributo per ulteriori apporti conoscitivi e che lo stesso autore proceda nella ricerca, completando la storia dell'Architettura aeronautica con quella degli anni del dopoguerra sino ai nostri giorni.

Gen. Isp. G.A.r.i. **Roberto OCCORSIO**
Capo del Corpo del Genio Aeronautico

Prefazione

L'obiettivo del presente saggio è la ricostruzione delle vicende dell'edilizia aeronautica, con qualità storico-artistiche, riferite al Ventennio tra le due guerre. L'intendimento è stato quello di raccogliere ed esporre in forma discorsiva, spogliata di ogni apparato erudito, i risultati delle ricerche che sono andate sviluppando da oltre un decennio, senza tacere degli altri contributi in materia che in diversa misura e angolazione, hanno consentito, negli ultimi tempi, la disponibilità di utili apporti. Dalla ricerca meticolosa di alcuni studiosi tendente a chiarire aspetti concernenti uomini e ordinamenti del Genio Aeronautico, alla riflessione su singole fabbriche, come Palazzo Aeronautica e la Scuola di Guerra Aerea di Firenze, che ha visto la partecipazione di docenti dell'Università di Firenze, è stato tutto un sommovimento di interessi che ha stimolato l'Aeronautica Militare a promuovere, in questi ultimi anni, una indagine censuale sul proprio patrimonio architettonico. Promossa dall'Ispettorato Logistico e condotta dalle Direzioni Demanio delle tre Regioni Aeree, l'indagine ha contribuito a far prendere coscienza di quel vasto patrimonio, di testimonianze edilizie, realizzato dal Demanio Aeronautico, a cui riconoscere valori storico-artistici. Tale indagine, di cui ebbi l'incarico di occuparmene per la Seconda e Terza Regione, grazie alla lungimirante disponibilità degli Ufficiali G.A.r.i. coordinatori, consentì di avviare una ricognizione ad ampio raggio che determinò la costituzione di una prima e interessante documentazione.

In questi ultimi tempi, dunque, il sedimentarsi delle ricerche ha dispiegato un quadro affascinante, di stimolante interesse, rappresentante una immagine insolita dell'ambiente a terra dell'Aeronautica Militare, seppure a tratti riconoscibile per frammenti, per singoli episodi, nelle attuali infrastrutture aeroportuali. Mi è sembrato, pertanto, che esistessero le possibilità materiali per giustificare la stesura di un ampio e approfondito saggio che consentisse a chi è appassionato al mondo aeronautico e a chi è interessato ai fatti di architettura, un'adeguata conoscenza di tali avvenimenti.

Il presente volume costituisce il primo inquadramento organico delle vicende edilizie della Regia Aeronautica sotto l'aspetto dei caratteri e della qualità architettonica. È affrontata pertanto una problematica affatto nuova, con tutti i rischi che si propongono ogni qualvolta si tenta l'ordinamento storico-critico di una serie di eventi mai esaminati sotto l'aspetto unitario. Ho ritenuto quindi necessario individuare il nocciolo dell'esperienza edilizia aeronautica tracciando un tessuto connettivo, costituito dal rapporto tra la cultura architettonica del tempo e quella espressa dalla Regia Aeronautica, nel quale ho rintracciato, tra le sue maglie, percorsi attinenti alle tipologie, alle forme, agli ambienti che definirono l'immagine della infrastruttura di terra della giovane Arma all'indomani della sua costituzione.

Un'attenzione particolare ho prestato ad alcune fabbriche significative, con il sottoporle ad una lettura dove prevale un modo di porsi davanti ad un evento architettonico che cerca l'emotività di una sensazione, l'estraniamento provocato da spazi ed atmosfere singolari.

Nella stesura del saggio il mio stato d'animo, di fronte alle difficoltà del lavoro, ha subito spesso l'imbarazzo della mutevolezza d'umore, preoccupato di rispondere con dignità alla fiducia ripostami. La speranza di narrare una singolare vicenda edilizia, che a parte alcuni episodi mai era stata affrontata con intento sistematico, realizzando un'opera esauriente e documentata, dotata di una sua unitarietà, è stata spesso minata dal dubbio dell'incertezza dovuta alla mancanza di qualche fonte essenziale, di qualche riferimento sicuro per stabilire attribuzioni o riconoscimenti, specialmente per quanto attiene ai progettisti, ai committenti, agli esecutori. Aggiungasi gli interrogativi assillanti su certe decisioni critiche da prendere, in merito a fabbriche con qualità di architettura mai considerate quale oggetto di studio, che potessero essere vanificate da successive smentite. È auspicabile, pertanto, che a parte il mio personale interesse altri studiosi colmeranno in seguito il debito di quelle dimenticanze, omissioni, che inevitabilmente sono presenti nello svolgimento del testo. La ricerca saggistica ha anche un suo tempo storico; non si pone mai come un oggetto assoluto, con un suo inalterato carico di verità; è soltanto atto cosciente che costruisce una storia consapevole del proprio tempo con il sostegno delle conoscenze disponibili.

Buona parte della ricerca intesa a reperire fonti e documenti è stata condotta nell'Ufficio Storico e nell'Archivio Fotografico dello SMA-V Reparto. Ringrazio, pertanto, tutti coloro che con la loro cortesia e la loro disponibilità, fornitami nella consultazione e riproduzione dei documenti necessari, hanno reso possibile la riuscita di questo libro.

Roma, 10 ottobre 1991

Mariano RANISI

INTRODUZIONE

Nella letteratura critica di architettura dell'ultimo dopoguerra, alcuni avvenimenti interessanti la Regia Aeronautica, la Mostra di Milano del 1934, riguardante il decennale di attività della nuova forza armata e la serie di aviorimesse progettate da Pier Luigi Nervi, non sfuggono, malgrado il rifiuto pregiudiziale sull'epoca mussoliniana, all'attenzione di molti storici, tra i quali Bruno Zevi, Cesare De Seta e Manfredo Tafuri, autori di testi di storia, sul citato periodo, tra i più autorevoli.

La Mostra dell'Aeronautica, che fu patrocinata da Benito Mussolini, venne allestita nei saloni del Palazzo dell'Arte, a Milano, appunto nel 1934, allo scopo di celebrare l'XI annuale di fondazione della Regia Aeronautica e, al contempo, presentare un quadro d'insieme di quanto la giovane Arma aveva compiuto nel decennio della sua esistenza. Su questo avvenimento Bruno Zevi, con quell'enfasi verbale che gli è consueta nei giudizi sugli episodi d'arte, così commenta la Sala delle Medaglie d'Oro, uno dei luoghi più suggestivi dell'allestimento: "Spazi di una fantasia tesa al limite ultimo, diaframmi sospesi ad ingabbiature metalliche filiformi, contro il senso comune. È l'apporto linguistico più originale di quel periodo in Italia, parallelo all'ermetismo letterario ma con una carica poetica anche maggiore, perché fonde la denuncia spietata con l'astrazione lirica. Una ragione estremista, appartata, che si fa ansia di struggente poesia" ⁽¹⁾. È una accorata e sensibile lettura che il celeberrimo storico compie di questo episodio della Mostra che ai suoi occhi appare come la vetta poetica del Razionalismo architettonico. Più misurato nel giudizio è Cesare De Seta quando, citando la Mostra, annota "... quel Salone delle Medaglie d'Oro che rimane uno dei maggiori esempi di allestimenti celebrativi" ⁽²⁾ dell'epoca, reso con gli apparati linguistici del movimento razionalista allora affermantesi. Ma la eccezionalità della rassegna milanese fu dovuta anche alla notevole partecipazione, al suo allestimento, degli artisti e degli architetti più famosi dell'epoca, tra i quali figurano, tra i tanti, Figini e Pollini, Mario Sironi, Giuseppe Pagano, Luciano Baldessari ed Edoardo Persico. Quel Persico che fu il più geniale critico d'architettura del tempo, iscrisse così, come progettista militante, la sua presenza alla Mostra coinvolgendola nel dibattito culturale riguardante quale architettura fosse degna del Regime di allora e che ebbe, come esamineremo in seguito, momenti di virulenta drammaticità.

Nella seconda metà degli anni Trenta, Pier Luigi Nervi, ingegnere, progettò una serie di aviorimesse per alcuni aeroporti della Regia Aeronautica. Anche in questo caso l'interesse e il consenso critico, nel dopoguerra, è stato unanime. Le aviorimesse nerviane, realizzate ad Orvieto e a Orbetello, sono infrastrutture che travalicano il puro aspetto ingegneristico. Sono "... immensi padiglioni di traliccio di cemento, piuttosto frenati che sorretti da pilastri rampanti" ⁽³⁾, che non solo incidono nel contesto territoriale sul quale sorgono, travisandone i caratteri del luogo, come ad Orbetello, oppure qualificandone l'aspetto talvolta dimesso, come ad Orvieto, ma presentano al loro interno forme spaziali evocanti, per quanto se ne può dedurre dalle documentazioni pervenute, cavità inaudite.

A parte gli episodi della Mostra di Milano e delle aviorimesse di Nervi, quella storiografia innanzi accennata, tra gli alti e bassi di un contributo storico-critico rigoglioso e sfaccettante ⁽⁴⁾, tuttavia unanimemente solidale nel cancellare quanto, a suo avviso, il trascorso regime fascista aveva favorito o incentivato, nel Ventennio, mantiene un silenzio totale su quanto altro la Regia Aeronautica costruisce, in tema di edilizia militare, negli anni tra le due guerre. A parte i ripensamenti di questi ultimi anni sul predetto periodo, recentemente rivisitato con un atteggiamento meno maldisposto, nella storiografia di cui sopra, anche nel rispetto delle proprie preclusioni ideologiche, qualche altro edificio della Regia avrebbe meritato un debito cenno che, riteniamo, susciterebbe, senza ombra di dubbi, ancora interessi sia per la presenza di assolute novità tipologiche – si pensi alla caserma Romagnoli organizzata su una sezione tipo di nuova concezione – sia per l'aderenza, in chiave di qualità, ai temi linguistici dominanti. Ci riferiamo a quella edilizia, rigogliosa nell'ambito della forza armata, che si richiamava ai partiti razionalisti nei casi dove il suddetto movimento acquista vesti meno sperimentali e più conformiste. Nondimeno edifici come la palazzina Ufficiali della Scuola di Applicazione della Regia Aeronautica di Firenze o come il Padiglione dell'Aerodinamica, del Centro Sperimentale di Guidonia, presentano caratteri tipo-morfologici tali da costituire esempi paradigmatici di un indirizzo, quello razionalista, che non possono essere ignorati. È da porre cenno che nel dopoguerra il Razionalismo architettonico italiano, forse il più compromesso con il Regime perché molti suoi protagonisti se ne dichiaravano fautori, non subirà la sorte degli altri contemporanei movimenti – l'Ecclettismo della "romanità", il Novecento – ritenuti geneticamente parto del Fascismo e quindi trascurati o citati con epiteti dispregiativi. Come si vedrà in seguito, l'attenzione posta, nel dopoguerra, agli architetti razionalisti come, ad esempio, Terragni, – autore di una splendida Casa del Fascio a Como – e come Pagano, che si professarono architetti fascisti, veniva ambigualmente giustificata poiché la loro opera era da ritenersi, giustamente, europea malgrado gli esecrati vizi d'origine. Ma nella stessa architettura vituperata, quella espressamente etichettata come fascista, anche se spesso i contributi e le motivazioni del suo processo genetico non avevano niente del colore politico, non mancavano gli esempi decorosi, tali da meritarsi almeno una citazione. Nella corrente architettonica denominata Novecento per un comune afflato ideologico con



Immagine di un antico aeroporto, Egna.

il movimento culturale dei Bontempelli, dei De Chirico, dei Sironi, rientrano alcuni superbi edifici aeronautici appartenenti al Centro Sperimentale di Guidonia. Ci riferiamo al palazzo della Direzione Superiore Studi ed Esperienze e al corpo di fabbrica principale dello Stabilimento delle Costruzioni, eccezionali, autentici episodi d'arte della summenzionata poetica.

L'espressione architettura fascista o qualsivoglia altra architettura legata, a filo doppio, ad un movimento politico è spesso l'aspetto fallace di ogni problematica architettonica. È vero che in molte situazioni storiche vi è stato un considerevole interesse politico per l'architettura, tradottosi in un modello architettonico che ne rappresentasse il fondo ideologico. Meticolosa fu l'attenzione di Hitler per l'attività progettuale di Speer. Mussolini, a più riprese, affermò, perentoriamente, che s'intendeva di architettura! E lo stesso Balbo è da ritenersi il promotore dell'attuale veste di Palazzo Aeronautica poiché, senza il suo autorevole intervento, essa sarebbe stata diversa. Ma l'aspetto sorprendente è, spesso, l'insolito parere di chi milita nella parte avversa che intravede, nell'architettura dell'avversario politico, gli elementi che l'ascrivono alla propria ideologia. Ed è proprio con l'architettura aeronautica, quella della Scuola di Guerra Aerea di Firenze, che si è verificato un episodio del genere che, visto il protagonista, è quanto meno significativo per sostenere quanto sopra. Infatti, in una recente pubblicazione, ⁽⁵⁾ un docente universitario di Firenze racconta di aver accompagnato un professore di storia dell'architettura, nipote di un primo ministro dell'URSS, a visitare la Scuola aeronautica. Alla precisazione del docente italiano che quell'architettura era opera del Fascismo, il russo, vivamente colpito dal complesso, riconosceva invece in essa i presupposti essenziali dell'architettura sovietica: "rispetto dell'ambiente... dignità e durezza dei materiali... severità dell'espressione delle funzioni in modo da dare il senso dello Stato-guida, senza però incombere per via del rispetto della misura umana", e quindi concludeva che l'espressione architettonica della Scuola era da giudicarsi socialista poiché di fascismo non aveva proprio nulla ⁽⁶⁾!

In questi ultimi tempi un'attenzione critica più serena ha rivisitato il mondo della cultura figurativa del cosiddetto Ventennio, recuperandone o scoprendone aspetti di valore tacitamente ignorati da quella del dopoguerra, che si era imposta un assunto pregiudiziale che riconosceva in tutto ciò che era stato fatto durante il Fascismo un aspetto socio-politico che fosse giusto dimenticare. Tale interesse storiografico, sulle arti figurative del Ventennio, trova il suo primo circostanziato studio nel volume: "La cultura architettonica in Italia tra le due guerre" di Cesare De Seta, nel quale è rappresentato con incisiva e coinvolgente efficacia un quadro degli avvenimenti, con citazioni di opere e personaggi che diedero svolte significative alle principali problematiche culturali del tempo, dal Futurismo alla Metafisica, dal Novecento al Razionalismo. Lo stesso De Seta ha, in altre occasioni, ribadito il suo interesse su tali vicende e costituisce, dunque, una fonte essenziale per inquadrare storicamente il particolare periodo tra le due guerre e i risvolti che si produssero tra il regime politico e l'architettura. Ma il De Seta non è stato il solo ad interessarsi delle problematiche del Ventennio. Dopo il suo esempio, vi è stato tutto un fiorire di studi, di ricerche, che hanno promosso alcune mostre importanti per il contributo offerto, come quella del 1980 sulla "Metafisica: gli anni Venti", tenutasi a Bologna, e quella sugli "Anni Trenta: arte e cultura in Italia", tenutasi a Milano nel 1982. Queste rassegne hanno costituito un'occasione illuminante per inquadrare un mondo figurativo, che presenta una sua particolare unitarietà, che si distingue da quello che lo precede e da quello che lo segue. Tale peculiarità è dovuta anche ad una eredità dimenticata in fretta, quella umbertina e giolittiana, con il primo dopoguerra mondiale, e ad un proprio lascito, quasi

perduto, poiché con il secondo dopoguerra mondiale i fili annodanti la cultura degli anni Cinquanta e quella degli anni Trenta diventano esili, quasi irrilevanti.

La storia italiana tra le due guerre presenta, per la particolarità delle vicende che ne animarono sotto tutti gli aspetti la vita nazionale, una impronta individuale e unitaria. Individualità e unitarietà dovute in massima parte a due fondamentali cesure, due confini definiti dalle due guerre mondiali, che ne rompono il rapporto di continuità con quanto era avvenuto con l'età giolittiana e con quanto avverrà con l'età degasperiana. Non è certo priva di rischi l'operazione di periodizzazione che tenta di cogliere un sistema omogeneo di fatti storici, con quegli artifici convenzionali che sono le letture per decenni, per ventenni, per secoli; ma per il periodo storico in esame l'artificio storiografico sembra pienamente giustificato. È raro incontrare vicende politiche e culturali che si snodano in un contesto temporale, chiaramente precisato nelle soglie di inizio e fine, il cui risultato è la definizione di un quadro storico assai singolare. L'Italia, dopo il trauma della prima guerra mondiale e l'avvicendamento del regime fascista al potere, non è certamente più quella dell'epoca umbertina. I temi prevalenti interessanti le arti figurative, che subiscono l'influenza di correnti d'oltralpe quali il Liberty e la Secessione austriaca, si inaridiscono, si sbiadiscono, debolmente sostituiti da proposte che si rifanno alla storia, alle memorie italiane. Anche il Futurismo, che ha avuto i suoi momenti epici nei primi decenni del secolo, ha spento i suoi virulenti furori. Lo stesso accade dopo la seconda guerra mondiale, che è un evento ancora più doloroso per la sconfitta e per il disagio morale causato dalla guerra civile. Il rapido cambio di pagina, sollecitato da una esigenza di opportunismo, paventata come libertà di espressione, contribuisce alla formazione di un quadro figurativo che rinuncia ad ogni lascito d'anteguerra e rivolge attenzione alle correnti internazionali in corso, tra le quali l'astrattismo, lasciandosene debitamente influenzare.

Tra le vicende che distinsero singolarmente il periodo storico del Ventennio, quelle che movimentarono il dibattito architettonico costituiscono un caso insolito, sia per l'interesse generale che destarono, coinvolgendo la partecipazione di un vasto pubblico, sia per l'animosità con la quale si difesero le rispettive ideologie di fondo che, talora, si tramutò in un vero e proprio conflitto. Protagonisti furono il Regime allora dominante, disposto anche a scendere nell'agone del dibattito,

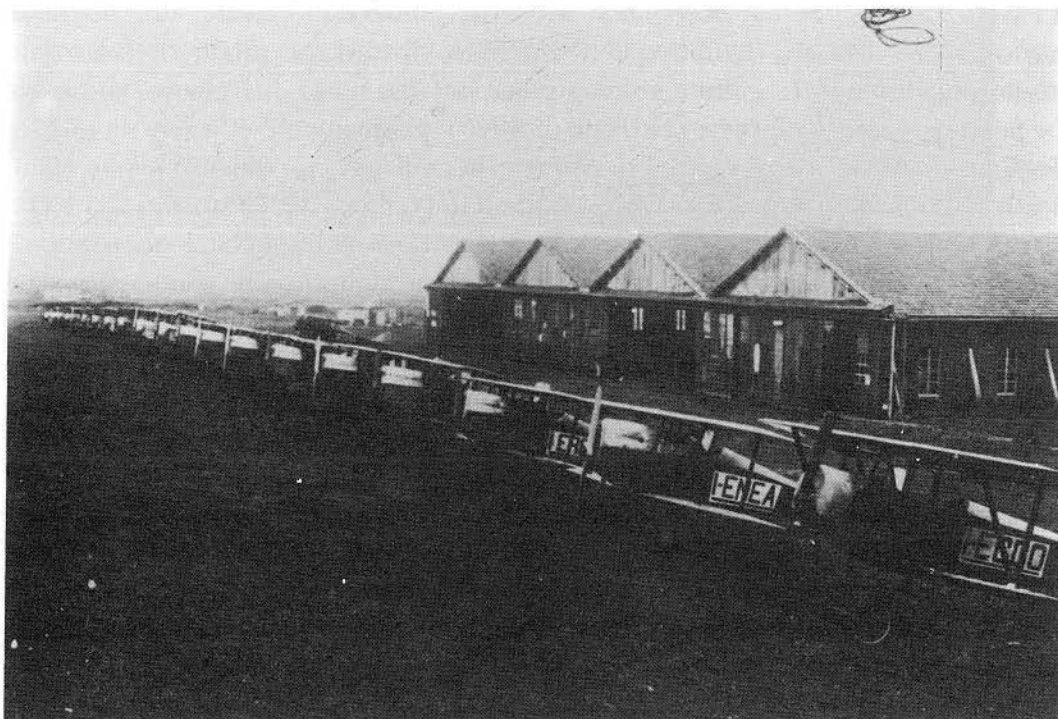
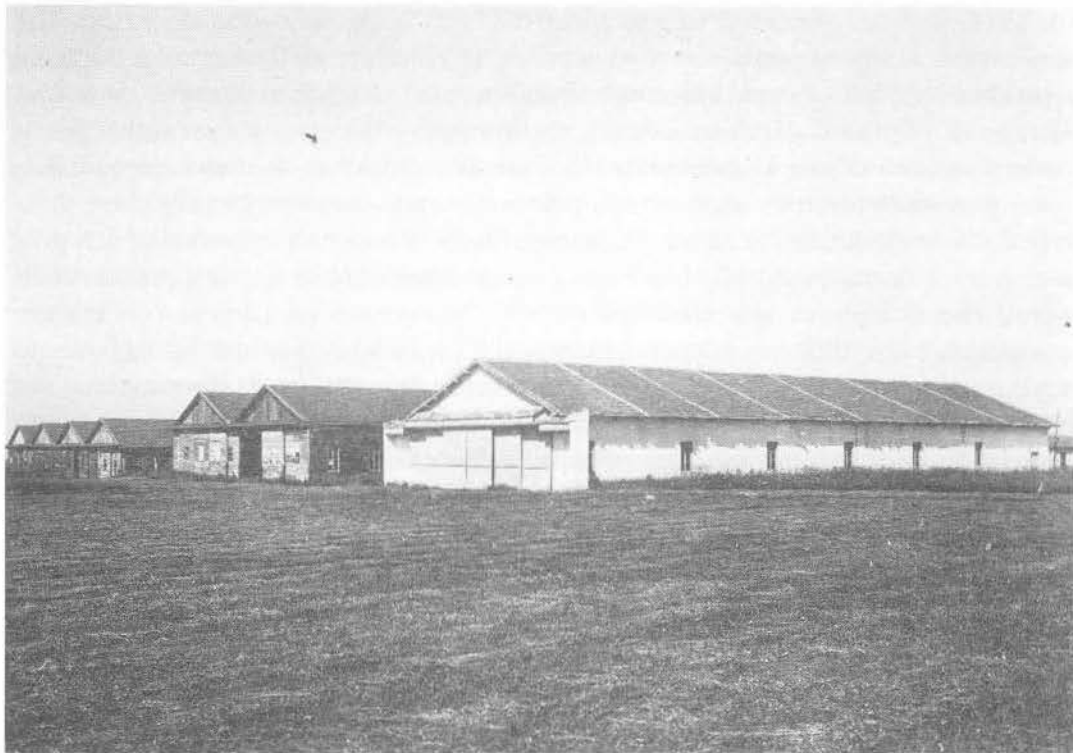


Immagine di un antico aeroporto, Cerveteri.

Immagine di un antico aeroporto, Campoformido.



il mondo della cultura, che seguiva le vicissitudini delle cronache di architettura tentandone il condizionamento ideologico ed, infine, gli architetti che si contendevano la torta degli incarichi all'insegna del proprio prodotto architettonico, etichettato degno del Fascismo. È difficile riscontrare in altre epoche storiche tale appassionato fervore per le vicende di architettura che coinvolgeva appassionatamente o per avveduto calcolo strumentale quasi tutti gli interessati. Mussolini interveniva direttamente con decisioni che nel bene e nel male provocavano vere e proprie svolte. Basta ricordare il suo rifiuto, nel 1928, al faraonico progetto di Armando Brasini, che proponeva lo sventramento del Centro Storico di Roma, liquidato con un impietoso tratto di matita blu: "A miglior tempo!" Gli stessi architetti razionalisti riconosceranno il positivo apporto di Mussolini quando l'architetto Giuseppe Pagano redige l'editoriale di Casabella: Mussolini salva l'architettura italiana ⁽⁷⁾, in occasione di una decisa presa di posizione del Duce, espressa con un compiacimento ufficiale per l'architettura moderna. L'interessamento degli intellettuali per i fatti di architettura, annoverante contributi di Benedetto Croce, Antonio Gramsci, Massimo Bontempelli, e tanti altri, si rivelò in pieno, in un generale coinvolgimento, con il progetto dell'edificio viaggiatori della Nuova Stazione di Firenze-Santa Maria Novella. Filippo T. Marinetti, il fondatore del Futurismo, Ugo Ojetti, Giovanni Papini, Ardengo Soffici, esponenti del dibattito culturale nazionale, seguirono con fervida attenzione le varie vicissitudini che precedettero la scelta del progetto vincitore, ciascuno dalla rispettiva testata giornalistica di cui costituivano la voce di tendenza. L'attenzione che ebbe tale concorso, come quello per il Palazzo del Littorio sulla via dell'Impero, a Roma, è rappresentata dal vivo interesse della gente comune che, come riporta un giornale dell'epoca ⁽⁸⁾, si riversò numerosa – quasi ventimila persone – nelle sale della Mostra dedicata alla Nuova Stazione di Firenze. Dall'altro canto, gli architetti, suddivisi in diverse tendenze, offrivano svariate occasioni di dibattito la cui finalità era il riconoscimento di un'architettura che rappresentasse lo spirito fascista. Sulle pagine di riviste come "Pegaso", "Quadrante", "Casabella" ed "Architettura", Ugo Ojetti, Pier Maria Bardi, Giuseppe Pagano e Marcello Piacentini, nelle vesti di critici, contrapponevano opposte tesi con mordente polemica e piglio aggressivo.

Tra le diverse correnti architettoniche dell'epoca, quella definita eclettica, che si richiamava ad una prassi quasi vegetativa, di recupero della storia, continuava a produrre edifici neorinascimentali, neobarocchi, neogotici. Eppure tra i suoi protagonisti figurava l'architetto Armando Brasini, – dalla geniale inventiva per la sapiente abilità di come manipolava il materiale storico – il quale meriterebbe, come giustifichiamo in seguito, una ponderata rivalutazione. Brasini ebbe incarichi dalla Regia Aeronautica e lo incontreremo in diverse occasioni relative a progettazioni. Contrapposto alla tendenza eclettico-storicistica, si sviluppò un movimento che si ispirava alla classicità definito Novecento (o Littorio con intento spregiativo), che differiva sostanzialmente dal precedente per un atteggiamento modernista, anche se univoche erano le radici cui entrambi si riportavano. Nel 1927 incominciò ad affermarsi la corrente del Razionalismo, che si richiamava alle ricerche in atto, nell'Europa, che promuovevano un'architettura considerata, secondo l'assunto lecorbusieriano, "gioco sapiente, corretto e magnifico di volumi composti sotto la luce" (9). Tali tendenze architettoniche del periodo tra le due guerre, si contrastarono, con il supporto di opposte e apparenti diversità ideologiche, cercando, con la rispettiva invocazione di arte di Stato, di rappresentare, ognuna per proprio conto, l'ideologia del Fascismo. "In realtà sia il ritorno alla classicità, sia il razionalismo, pur differendo tra loro profondamente, sospingevano l'architettura in una sola e medesima direzione (...) Archi romani e facciate monumentali erano la traduzione, in termini plastici, dell'ossequio – oratorio e scenografico – al potere centrale e all'ordine costituito; superfici nude e piane, angoli retti, geometricità, «moralità» artistica e fedeltà a un principio razionale, dovevano fatalmente porsi come la traduzione dell'ossequio (...) a un intelletto superiore, facilmente identificabile con l'intelletto del «capo», e quindi ancora una volta con l'ordine costituito" (10). Si afferma, in questo modo, la tesi che dietro le diverse concezioni della forma architettonica esisteva il comune proposito di compiacere il Regime. Ma in tale modo è sostenuto il principio che, oltre alla finalità pratica per la quale si giustifica una costruzione edilizia, un altro interesse, – nel caso politico – sottende il fare architettonico, per cui si avrebbe un'arte asservita ad un intento pratico, che escluderebbe quella libertà creativa che è il presupposto



Immagine di un antico aeroporto, Capua.

dell'arte intesa nel senso pieno di poesia. Non molte furono comunque le opere poetiche durante il Ventennio, soprattutto quando si apprende che la stessa Casa del Fascio, di Terragni, indicata come una delle opere più importanti del periodo sunominato, è stata oggetto di una revisione critica che ne ha attenuato l'incondizionato primo entusiasmo ⁽¹¹⁾. Ma la poesia in architettura è rara occasione e quello che conta, quello che distingue la qualità d'arte di un periodo storico, è il valore del suo livello medio-alto che, riferito alla attività costruttiva della Regia Aeronautica, è senza dubbio esemplare.

La distinzione tra la qualità di poesia in architettura, e un'altra che definiremmo letteraria, è l'occasione per giustificare il motivo che ci ha suggerito di comprendere, nel titolo del presente saggio, l'appellativo di architettura. È questo un termine rischioso, spesso malaccortamente impiegato, ed è bene fare qualche precisazione sulla sostanza di che cosa intendiamo con esso.

Avvalendoci di una sottile e acuta ripartizione sulla sostanza dei significati del termine architettura, esposta alcuni decenni or sono dall'illustre storico Roberto Pane ⁽¹²⁾, preciseremo l'intento con il quale adopereremo tale disciplina nel corso del presente lavoro. Secondo il codice di valore attribuitole, l'architettura può essere distinta in poesia e letteratura. Già il Croce, nell'opera *la Poesia*, aveva individuato, nella produzione letteraria una facoltà poetica e una facoltà pratica o letteraria. "La prima, nel suo abbandono all'universale, la seconda nel proposito che le è proprio di non perdere mai di vista quella «ragione» che è guida e sostegno al pratico operare" ⁽¹³⁾. Nella facoltà letteraria manca "la coscienza della poesia (...) dal momento che diverso è il suo oggetto e cioè non quello della pura contemplazione e dell'abbandono all'universale, ma della costante cura che si volge ad un pratico fine" ⁽¹⁴⁾. Alla trasognante liricità di quei versi danteschi che rievocano la tragedia di Paolo e Francesca, al disincanto spaziale della chiesa di San Carlino alle Quattro Fontane del Borromini, momenti di pura poesia, si contrappongono il tono erudito dello stesso Dante sul tema di Brunetto Latini, e il convento dei Trinitari, annesso al San Carlino, quali esempi di riflessione che si rivolge ad un "pratico fine".

L'intuizione crociana che abbiamo appena accennata, costituisce per Roberto Pane il supporto ideologico per distinguere, nell'attività costruttiva, una facoltà artistica separata da quella architettonica. In quella artistica, idealmente accostata a quella poetica, qualità d'arte della fabbrica e concezione particolare del mondo si trasfondono l'una nell'altra in una mirabile sintesi, dove si ha la percezione di un "mondo fantastico e lirico". Nella facoltà architettonica, idealmente avvicinabile a quella letteraria, si riscontra la qualità d'arte della fabbrica, unitamente al dato storico-epocale, con i suoi apparati linguistici e di gusto, ed è ravvisabile "lo specchio dei tempi" nel senso che l'architettura è "... espressione della società, così come lo è la letteratura, specchio della vita civile morale religiosa e intellettuale" ⁽¹⁵⁾.

Ad evitare eventuali dubbi o incertezze, derivati dalla distinzione suaccennata che presupporrebbe privare la letteratura e l'architettura del loro tradizionale significato d'arte, il Pane risponde nel modo seguente: "l'architettura è arte quando lo è, (...) quando vuole esserlo, cioè assai raramente. All'immenso lavoro che si compie nel mondo, edificando e scrivendo, va solo in alcune occasioni riconosciuto un valore diverso da quello che è normalmente richiesto e dettato da pratiche ragioni. E ciò non è da riconoscersi come valido solo per il nostro tempo ma anche per tutto il passato anch'esso non disseminato, nel suo lungo cammino, di opere artistiche" ⁽¹⁶⁾.

La lunga divagazione sui significati da associare al termine di architettura, ha lo scopo di sgombrare il campo da possibili equivoci e, al contempo, giustificare

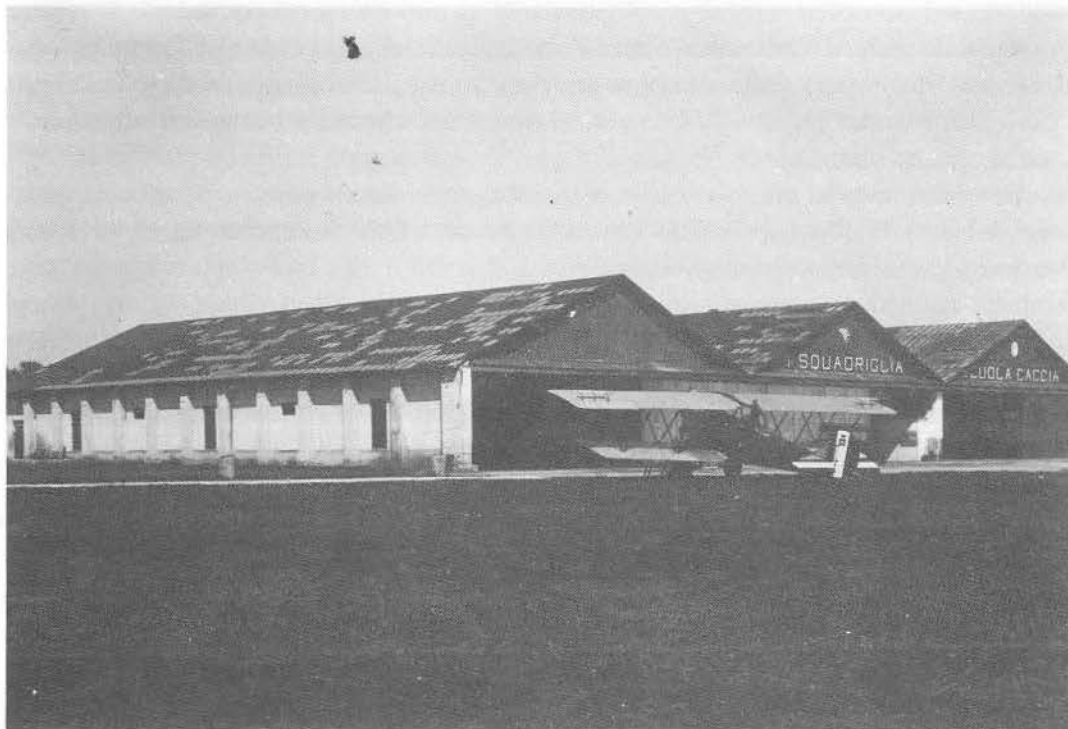


Immagine di un antico aeroporto, Fubara.

pienamente il titolo della suddetta disciplina a quella vasta produzione di fabbriche, di infrastrutture, di ambienti aeroportuali, che si rinviene indagando tra quanto rimane di esistente della Regia Aeronautica. Architettura in prosa è quella che andremo cercando tra le pieghe della storia aeronautica italiana del Ventennio.

È bene concludere la riflessione sull'uso del termine di architettura, rispetto a quello di edilizia, – più correntemente usato nella letteratura tecnico-amministrativa – riservando a quest'ultimo un significato strumentale molto più ampio rispetto al primo. È bene precisare che tra prosa di architettura e corretta edilizia, i termini sono intercambiabili. Sostenere che un edificio come la caserma Romagnoli è architettura oppure edilizia è perfettamente corretto. Se la Romagnoli fosse un brutto o sgradevole edificio, non sarebbe appropriato affermare che trattasi di architettura malfatta poiché tale aggettivo, non si addice alla disciplina cara a Vitruvio, ma è perfettamente corretto associarlo alla parola edilizia, con la quale è indicato tutto l'universo edificabile, dalla basilica di San Pietro ad una baracca aeroportuale tipo Romney. Discende da quanto detto, che con l'uso del vocabolo architettura è supposto già una favorevole indicazione di valore. Pertanto, adopereremo il termine edilizia per intendere la globalità del mondo costruttivo, dagli argini di un canale alla pavimentazione di una pista di volo, dallo shelter alla aviorimessa, da un edificio aeroportuale a Palazzo Aeronautica. Adopereremo il termine architettura per sottolineare quei valori che un edificio esprime, e si richiamano al "decor", al gusto corrente, ai significati culturali del momento storico che ha visto la genesi dell'edificio; valori che si ritrovano in quell'edilizia come Palazzo Aeronautica, come le aviorimesse nerviane, come la Scuola di Applicazione di Firenze, e così via.

L'ambito storico in cui si svolgono i fatti che esamineremo è quello tra le due guerre mondiali, durante il quale la Regia Aeronautica, nata sulle ceneri della smobilitazione dei reparti aeronautici dell'Esercito e della Marina, avvenuta nel dopo Vittorio Veneto, porta a compimento, in pochi anni e con mezzi non certo cospicui, uno sviluppo organizzativo che consente una serie di eventi aviatori che riscuotono l'ammirazione mondiale. Tali lusinghieri risultati sono il frutto anche

dí una efficiente preparazione logistico-amministrativa, ammirevole per lo sforzo prodotto nel settore delle costruzioni demaniali, considerando le oggettive difficoltà di un campo operativo intercontinentale, della modesta eredità ricevuta dal Genio militare, e i tempi brevi a disposizione.

In un clima di azzeramento culturale, la Regia Aeronautica, all'indomani della sua istituzione quale forza armata indipendente, intraprende l'esecuzione degli apprestamenti infrastrutturali, indispensabili per l'attività aviatoria. Il termine azzeramento è appropriato poiché l'eredità ricevuta dal Genio Militare Esercito, in termini di qualità edilizia degli impianti fissi, è modesta. Al proposito, un parere espresso, negli anni Trenta, dal giornale "Le Vie dell'Aria" è significativo: "Fino al 1922 le condizioni del Demanio Aeronautico erano disastrose. Sui pochi campi maltenuti non esistevano per gli alloggi del personale che poche e brutte costruzioni non rispondenti alle esigenze dell'impiego e quindi a carattere provvisorio" (17).

Difficoltoso è, dunque, il tentativo di delineare un quadro della situazione patrimoniale demaniale, ricevuta dal Commissariato d'Aeronautica, poiché, già alla metà degli anni Venti, le nuove esigenze determinate dal rapido progresso del mezzo aereo provocheranno trasformazioni, dismissioni e nuove acquisizioni che stravolgono il primitivo aspetto degli impianti aeroportuali ereditati. Fortunatamente è ancora possibile reperire una documentazione d'archivio che consente la disponibilità di indicazioni di indubbio interesse. La Regia Aeronautica riceve in dotazione un complesso demaniale che si compone di 42 campi terrestri, 43 idroscali, 22 aeroscali e una ridottissima rete di campi di fortuna. In generale, i campi di volo presentano superfici utilizzabili per aeroplani lenti e leggeri, provviste da una solitaria aviorimessa dalla struttura in legno o in metallo, con poche baracche e qualche fabbricato in muratura. Sempre "Le Vie dell'Aria" riporta che "...le costruzioni fisse esistenti sugli aeroporti nel 1922 consistevano in alcuni tipi di casermette limitate al pianterreno senza alcun servizio annesso e quindi non rispondenti ai requisiti sanitari e igienici richiesti dalle esigenze degli aeroporti" (18).



Aeroporto di Centocelle, edificio per Servizi Vari risalente al 1917.



Aeroporto di Brindisi, edificio risalente al secondo decennio.

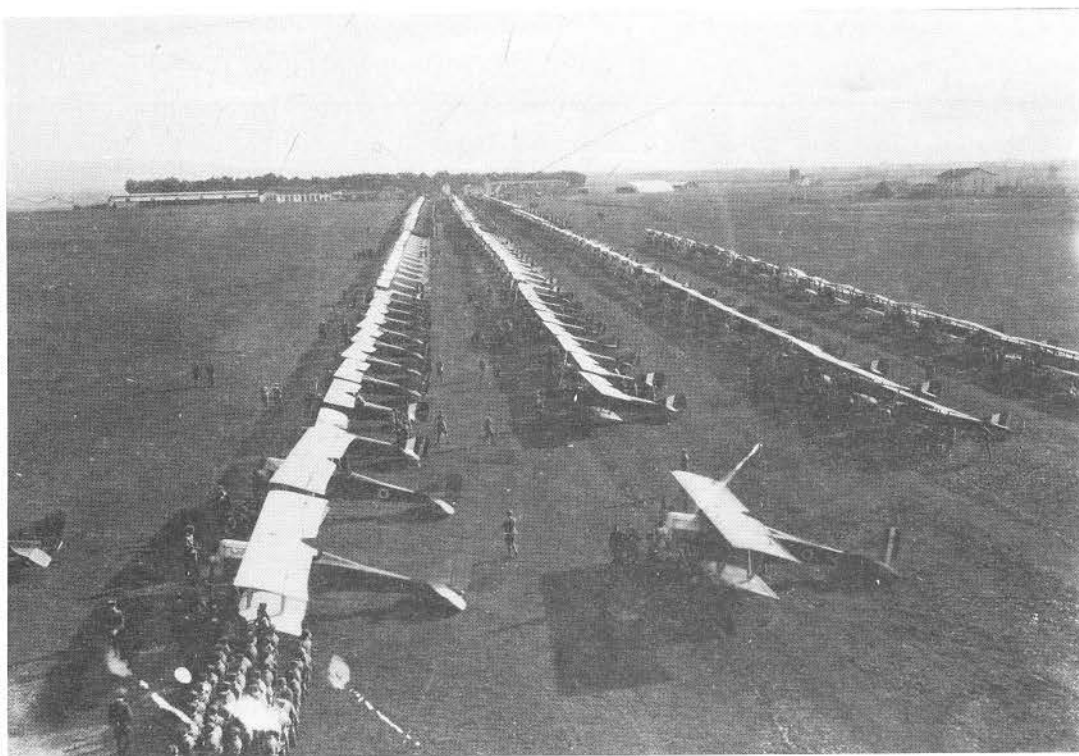
A parte l'eccezionalità di una eroica esperienza aeronautica, trasmessa e rivissuta nelle immagini degli antichi aeroporti pervenuteci, la dotazione degli immobili presentava, nella generalità dei casi, una povertà formale unitamente a modeste qualità edilizie. È necessario, nondimeno, trattarne qualche cenno, passando in rassegna qualche luogo tipico dell'attività aviatoria o qualche edificio singolare, per intendere su quali basi di partenza il Demanio Aeronautico avviò la grandiosa impresa di realizzare il vasto e imponente patrimonio, composto da fabbriche ed aeroporti, che si rivelò notevole sotto il duplice aspetto dell'architettura e del progresso della tecnica.



Aeroporto di Capua, Infermeria risalente al 1915-17.

L'aeroporto di Centocelle, primo luogo allestito per lo svolgimento di un'attività aeronautica sulla penisola, vede la nascita dei primi piloti italiani. È il 1909 quando Wilbur Wright proietta nell'aria il suo biplano a catapulta e inizia "alle sottili discipline del volo i primi allievi, tenenti Calderara e Umberto Savoia". Si ha notizia che durante l'attività della Scuola di Aviazione, cessata nel 1911, è costruita una grande aviorimessa destinata al ricovero di cinque aeroplani. Successivamente sull'aeroporto è istituita una Scuola per Ufficiali Osservatori, e vengono realizzate altre infrastrutture. Ma l'immagine del campo di volo di Centocelle, appartenente al disciolto Raggruppamento Aeroplani di ricognizione di Roma, del Regio Esercito, che ci è simbolicamente presente, è costituita dalla grande spianata, resa ancora più immensa dal numero degli aeroplani schierati, offerta il 4 novembre 1923. È il campo di volo che si costituisce quale unico dato esprimente un significato aviatorio. Ogni altra infrastruttura di contorno, priva comunque di segni espressivi, non si elegge come presenza, non incide nella immagine dell'aeroporto.

Tutt'altra apparenza, affatto differente rispetto ad un aeroporto, è quella presentata dall'idroscalo di Orbetello, stazione idrovolanti della Regia Marina. È un luogo predestinato per grandi eventi ma, all'indomani della istituzione della Regia Aeronautica, è soltanto una insolita immagine di idroscalo, con l'elemento liquido che avvolge ogni parte della terraferma sulla quale sorgono gli impianti fissi, efficacemente presenti con la lunga sequenza delle aviorimesse, i cui timpani della copertura ne incidono ritmicamente il disegno. Tuttavia l'elemento figurativo che imprime un carattere al luogo, che ne conferisce una distinta spazialità, è una preesistenza antica, che si pone come quinta e da sfondo all'idroscalo, esaltandone ogni manufatto presente. Ma l'idroscalo è altra cosa rispetto ad un aeroporto terrestre. Su di esso si mescolano antiche abitudini marinare a quelle aviatorie che sono ancora da proporsi, poiché è ancora poco tempo che l'uomo vola, e si avverte il contrasto tra l'esperienza millenaria del mare, che rende sicuro ogni gesto, e quella ancora piena di incognite del volo.



Aeroporto di Centocelle, il concentramento di tutta la forza aerea disponibile, nell'anno di fondazione della Regia Aeronautica.



L'idroscalo di Orbetello agli inizi degli anni venti.

In termini di impatto ambientale, gli aeroscali sono i luoghi aeroportuali che sconvolgono l'assetto territoriale, per la imperiosità della scala dimensionale esibita dalle aviorimesse per il ricovero dei dirigibili. Le immagini degli aeroscali di Grottaglie, di Ciampino, di Pompei, di San Vito dei Normanni, evocano atmosfere degne di un immaginario popolato dai fantasmi di un Poe, di un Melville, di un Verne, dove il protagonista è una emanazione della Natura dalle smisurate dimensioni. L'impatto visivo dell'aeroscalo, con il dirigibile in avvicinamento o in partenza, oppure nelle delicate fasi di uscita o di ingresso dall'aviorimessa, costituiva indubbiamente uno spettacolo di indicibile interesse, che contribuiva a colorare di un fascino particolare l'attività aviatoria.

Un documento degno di attenzione, dell'edilizia aeroportuale antecedente alla istituzione della Regia Aeronautica, è la palazzina Ufficiali dell'aeroporto di Brindisi. Realizzata nei primi anni del secolo, l'edificio presenta, nella veste debitamente rigorosa al dato primitivo, caratteri formali e costruttivi propri della fine del secolo precedente. In esso si coglie un sottile filo linguistico con la cultura orientale, individuabile negli apparati tipo-morfologici e decorativi dell'edilizia locale pugliese. Sono presenze rammemoranti deboli echi, segni stemperatisi nel tempo, che si ripropongono talvolta uniti a quelli di una classicità di fondo che riemerge fiaccamente, per il travisamento che la memoria provoca su una tradizione adusa a ripetere, per atavica abitudine, schemi già antichi. Nella palazzina è presente una fascia decorativa ricorrente, che sottolinea le aperture delle finestre. È facile ricorrere, esaminando questo motivo decorativo, alla suggestiva ipotesi di una influenza orientale, a quel tenacissimo filone mediterraneo, perseverante nel mantenere vive reminiscenze che risalgono all'antichità omerica. Quello che è andato perduto dell'edificio brindisino, è l'architettura di arredo, con caratteri liberty, che distingueva gli interni.

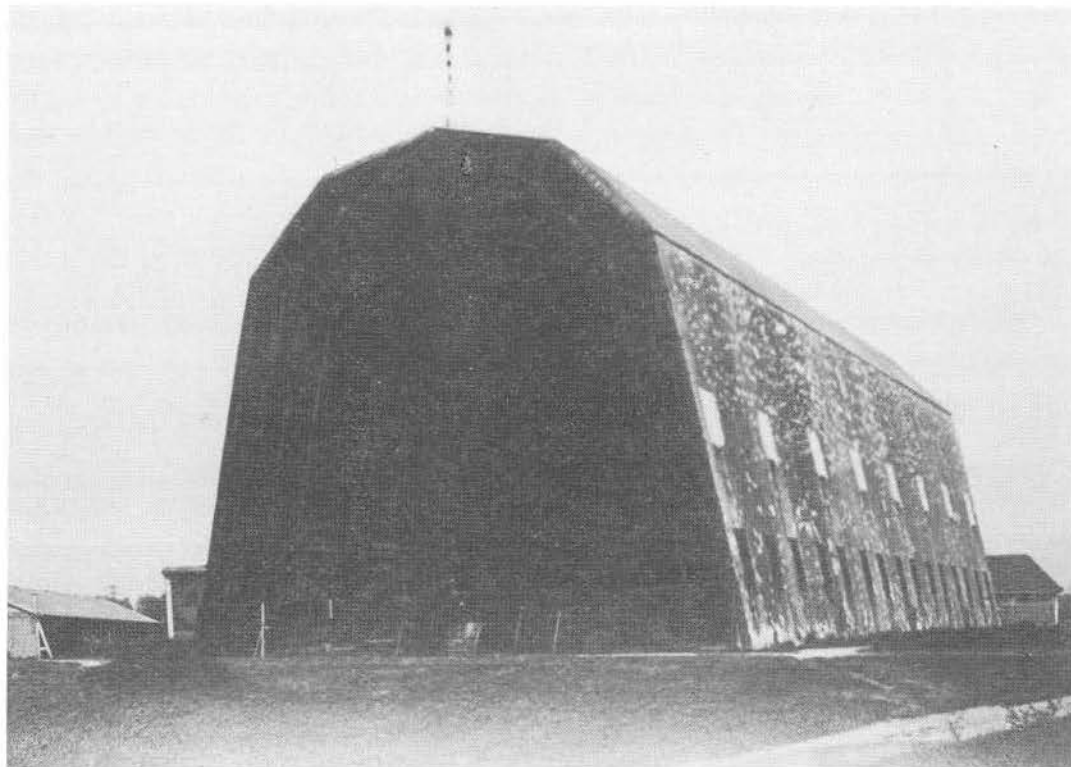
All'atto della istituzione della nuova forza armata aerea, è appena trascorso poco più di un decennio da quando il volo meccanico, inteso come esercizio, si svolge, con una certa intensità, sulla penisola. L'aviorimessa e la manica a vento, solitarie presenze sul campo, sono i primitivi segni che esprimono l'attività aviatoria. Non esiste

una tradizione costruttiva alle spalle, come quella millenaria riguardante le attività belliche terrestri e marinare, che nella fortezza e nella rada portuale esprimevano i temi simbolici delle loro attribuzioni. La dimensione propria del volo è lo spazio aereo, ma le macchine alate devono dotarsi, per i momenti di necessaria inattività, di una adeguata superficie, terrestre o marina, attrezzata con ricoveri idonei. La superficie di decollo o di atterraggio, e il riparo per gli aeromobili, sono gli elementi che denotano il fare aeronautico, e si caricano quindi di significati simbolici.

L'antico aeroporto, – poiché solo questo aggettivo, con i suoi significati sottesi di nobiltà, di prestigio, di grandezza, può, con piena dignità, indicare le prime installazioni aeronautiche – è il luogo dove si svolgono avvenimenti che presentano ancora un carattere di inverosimilità, dove i protagonisti sono gli aviatori che manifestano un coraggio fuori del comune. Chi osserva un "luogo aeroportuale", ne individua un "genius loci" aleggiante nell'aria, costruito con quella sensibilità di chi proietta le proprie immagini mentali, nello spazio che gli è circostante che, nell'occasione, sembra pervaso da forze ascensionali, plasmate nell'aria, che propiziano il librarsi nel cielo. Il campo di volo è soltanto una vasta radura, pianeggiante, spoglia, vuota, ma è pieno di un fare in atto. Le immagini di un tempo degli antichi aeroporti di Campoformido, Centocelle, Ciampino, Grottaglie, Orbetello, Montecelio e tanti altri, nella povertà dei mezzi disponibili, presentano, dalla



Aeroporto di Brindisi, Palazzina ufficiali risalente agli inizi del secolo.



Aeroporto Torino Mirafiori, Aviorimessa per dirigibili.

documentazione pervenutaci, i segni di una poeticità che è il ricordo di un fare glorioso, – spesso avventuroso, sulle soglie dell'ignoto – costituente il simbolo carismatico, lo stimolante viatico, per il proseguimento nel tempo della stessa attività, con mezzi diversi, ma con uno spirito di pari dignità.

Nel Ventennio l'aeroporto cambia radicalmente aspetto. Si è perduta, rispetto ai primi decenni aeronautici, quella atmosfera romantica, presente in un luogo povero di mezzi ma ricco di eroica tensione aviatoria. L'aeroporto assume un volto più complesso, con una edilizia più varia, con una identità figurativa più articolata e più difficilmente afferrabile in una visione unitaria. Lo scalo aeronautico diventa quasi una piccola città, le cui parti costituiscono tanti frammenti, – aviorimesse, officine, edifici Comando, servizi radiotelegrafici; centrali elettriche, magazzini, ecc. – di una unica struttura, affatto diversi nella definizione tipomorfologica, ma che interagiscono tra loro per complementarità di funzioni. L'esercizio del volo diventa più sicuro e meno avventuroso.

Nel periodo tra le due guerre gli aeroporti sorgono numerosi sulla penisola e in quelle regioni, spesso lontanissime, che allora appartenevano all'Italia. Nel Ventennio la Regia Aeronautica ha compiti istituzionali che comprendono, oltre la difesa del suolo nazionale, anche una eventuale partecipazione bellica. Si assume, pertanto, come principio di base, che un'armata aerea, dotata di aeroplani, le cui caratteristiche richiedono superfici di atterraggio e decollo adeguate, deve avere la possibilità, in caso di guerra, di spostarsi in poche ore su fronti operativi situati spesso a notevolissime distanze dalle basi di partenza, e non deve essere impedita dalla inesistenza di una preordinata rete aeroportuale. Sulla spinta di tale principio, e malgrado le limitazioni di bilancio, che agli inizi sono piuttosto pesanti, – per le conseguenze dovute all'impegno del primo conflitto mondiale – a dieci anni dalla costituzione della forza armata, una valutazione sulla entità delle costruzioni demaniali presenta una dotazione di ottantuno aeroporti, quaranta caserme, cento edifici per sedi di Comando e ottocento edifici per servizi vari ⁽¹⁹⁾.

Il ragguardevole risultato, nel campo delle infrastrutture edilizie aeronautiche, che alla fine del Ventennio diverrà rilevante, è dovuto ai meriti dello Stato Maggiore nell'avvertire l'esigenza di un vasto e armonioso complesso di opere a terra, indispensabile per una efficiente attività di volo, e al Demanio Aeronautico, per l'abilità tecnico-organizzativa, unitamente all'alto spirito di sacrificio, dimostrati dai suoi componenti nella realizzazione di tante considerevoli opere. Tuttavia, la decisiva spinta all'ammodernamento e potenziamento delle infrastrutture demaniali venne provocata dalla presenza, nella Regia Aeronautica, di Italo Balbo, in un primo momento come Sottosegretario di Stato, e successivamente come Ministro. Il prestigio dell'uomo politico, il suo piglio leonino e la convincente eloquenza, consentirono l'ottenimento di quegli indispensabili stanziamenti necessari per dare l'avvio ai primi programmi demaniali. Ad Italo Balbo sembra di doversi attribuire la decisione di trasformare la Divisione Demanio, – l'ente centrale a cui faceva capo il Servizio – in Ufficio Centrale del Demanio, con un ordinamento e un organico di personale adeguato per le più impegnative esigenze che verranno richieste alla Forza Armata per quanto attiene al potenziamento e all'ammodernamento delle infrastrutture aeronautiche a terra.

Il servizio del Demanio Aeronautico era stato allestito, nel 1923, contemporaneamente alla costituzione della Regia Aeronautica, con compiti di provvedere alla costruzione e alla manutenzione di tutti gli impianti a carattere fisso della Forza Armata. L'ente centrale eletto alla conduzione di tale servizio, assunse la denominazione di "Sottodirezione del Demanio e delle Costruzioni Edilizie di Aeronautica", – dipendente dalla Direzione Superiore del Genio e delle Costruzioni Aeronautiche – la cui attribuzione consisteva "nella sistemazione dei campi e degli immobili militari" ⁽²⁰⁾. Dalla Sottodirezione del Demanio dipendevano sei Sezioni di Costruzioni Edilizie di Aeronautica, con giurisdizione territoriale ⁽²¹⁾. Per le esigenze delle colonie venivano allestiti Uffici distaccati, che a loro volta disponevano di Direzioni Lavori nelle località interessate. Nel 1925, con la trasformazione del Commissariato d'Aeronautica in Ministero ⁽²²⁾, il servizio del Demanio, a livello centrale, venne assegnato ad una Divisione facente parte della Direzione Generale delle Costruzioni. Le Sezioni territoriali vennero ridotte a cinque, rispettivamente con sedi a Napoli, Torino, Milano, Padova e Roma. Qualche anno più tardi, nel 1929, la Divisione Demanio diventerà, appunto, Ufficio Centrale del Demanio, – con a capo un Ufficiale Generale – suddiviso in tre divisioni, – Demanio, Lavori e Amministrativa – rette ciascuna da un Colonnello. Tale ordinamento, a livello centrale, rimarrà invariato fino al 1942, allorché l'Ufficio Centrale verrà elevato al rango di Direzione Generale ⁽²³⁾.

La nuova legge ordinativa della Regia Aeronautica del 1931 ⁽²⁴⁾, ripartirà il territorio della penisola in quattro Comandi di Zona Aerea e due Comandi di Aeronautica per la Sicilia e la Sardegna. Di conseguenza si avranno quattro Direzioni Territoriali del Demanio, con sedi a Milano, Padova, Roma e Bari, e due Uffici autonomi, con sedi a Palermo e a Cagliari ⁽²⁵⁾.

Mentre l'incarico di capo dell'Ufficio Centrale del Demanio veniva attribuito solitamente ad un Ufficiale Generale dell'Arma Aeronautica o del Genio Aeronautico, i rimanenti incarichi direttivi, concernenti quelle attività demaniali di rilievo, erano di pertinenza degli Ufficiali Ingegneri. Dal primo gruppo, costituito da circa settanta Ufficiali provenienti generalmente dal Genio Esercito, formato nel 1924 a seguito di un turbolento concorso ⁽²⁶⁾, si giungerà, con il secondo evento bellico mondiale, al ragguardevole numero di circa trecento Ufficiali Ingegneri. Tra di essi si distinguerà il Generale Adolfo Crugnola, specialmente per le vicende di Palazzo Aeronautica, il quale verrà insignito dell'Ordine Militare

di Savoia, a riconoscimento dell'apporto dato dal Demanio Aeronautico nella fondazione dell'Impero.

Affiancato da funzionari civili, per quelle mansioni di norma attribuite alla professione di Geometra, e più tardi, con il 1929, da personale militare assistente tecnico, l'Ufficiale Ingegnere poté superare, nell'esercizio del suo incarico, le difficoltà dovute alla scarsità del numero del personale assistente, ai disagi delle località, spesso impervie o malsane, e alla imponente richiesta di impianti a terra, grazie all'elevato spirito di sacrificio e di abnegazione che coinvolgeva tutta l'organizzazione del Demanio Aeronautico.

Ad una prima limitata attività, dopo l'anno della fondazione dell'Arma, riguardante soprattutto il riattamento degli aeroporti ereditati e alla creazione di una rete di campi di fortuna, di cui se ne avvertiva il bisogno, si ha il primo notevole impulso di potenziamento e ammodernamento delle infrastrutture a terra, con il biennio 1928-29. Mentre alla chiusura del primo decennio dalla fondazione della Arma si realizzeranno quelle fabbriche che dovevano accogliere, con una veste adeguata, i principali enti della Forza Armata, – da Palazzo Aeronautica all'Accademia Aeronautica – con il secondo, l'interesse è rivolto principalmente alla preparazione dell'impresa africana di Etiopia e, soprattutto, a seguito della tensione internazionale, alla realizzazione di un vasto programma di costruzioni demaniali, sia sul territorio nazionale che nei possedimenti coloniali.

Un indicativo raffronto, di larga massima, tra i due differenti comportamenti mostrati dal Demanio Aeronautico, nei decenni tra le due guerre, in merito alla ripartizione delle spese nei diversi settori d'impiego, presenta, nella prima metà del Ventennio, un prevalente interesse rivolto alla realizzazione di singole costruzioni sulle installazioni esistenti, mentre, con la seconda metà, l'attenzione è rivolta alla creazione di nuovi aeroporti. Agli inizi del secondo conflitto bellico mondiale, la Regia Aeronautica disponeva di un patrimonio demaniale che comprendeva ben 526 tra aeroporti, idroscali, e aeroscali, e 390 tra magazzini, depositi, centri di comunicazione, stazioni meteorologiche ecc., tra i quali sono da comprendere



Aeroporto di Catania, antico tipo di aviorimessa.

quei complessi dove si conduceva l'attività operativa e tecnico-amministrativa, a livello centrale e territoriale, della forza armata ⁽²⁷⁾.

Il presente studio si articola fondamentalmente su due distinte parti che tuttavia si integrano a vicenda poiché ognuna è da intendersi complementare dell'altra. Il criterio adottato consentirà di rivolgere una più debita attenzione ai fenomeni culturali del periodo esaminato, separati dalle descrizioni delle opere di architettura che possono rompere quel filo unitario che tiene desto l'interesse. Resterà più convincente il successivo approfondimento di quelle problematiche, talvolta specialistiche, richiesto dall'esame delle sunnominate fabbriche.

Nella prima parte dello studio verranno esaminati i principali fenomeni culturali dell'epoca ed i momenti in cui la Regia Aeronautica è parte diretta di quella cultura. L'attenzione è quindi rivolta al modo e alla misura in cui la committenza aeronautica si propone come interlocutore cosciente di un atteggiamento, di un indirizzo di architettura, che è espressione della società del momento.

Uno degli elementi fondamentali dell'opera di architettura è la società che ne vede la genesi, con la sua specifica propensione alla forma, alla espressione, al gusto, manifestata attraverso i suoi agenti particolari che sono l'architetto, il committente, il critico, il pubblico. Non a caso, in molti eventi di architettura degli anni Trenta, come il concorso per la Nuova Stazione di Santa Maria Novella, a Firenze, la corale partecipazione della società del tempo condiziona positivamente la scelta del progetto vincitore. Ma questo è il nostro giudizio a posteriori poiché si sarebbe potuto verificare che, partecipando in piena coscienza di quegli eventi, il nostro favore poteva indirizzarsi verso un altro progetto, dalla diversa tendenza espressiva.

Nella seconda parte dello studio è condotto un esame sistematico delle costruzioni edilizie della Regia Aeronautica, esaminandone analiticamente quelle più significative mediante una lettura attenta a individuarne caratteri e valori. L'opera è considerata da un duplice punto di osservazione, che esamina in un contesto unitario organismo architettonico ed espressione formale.

È nostro proposito considerare l'evento architettonico aeronautico da ogni possibile punto di vista, partendo dai valori insiti negli insiemi aeroportuali, nei grandi complessi aeronautici, negli edifici monumentali, sino alle opere secondarie, ad ogni testimonianza minore, come può essere un progetto grafico, mai eseguito nella concretezza dell'opera, oppure una nota redazionale di un giornale dell'epoca, fino alla semplice ed anonima immagine fotografica.

La carenza di fonti documentarie richiederà modi e valutazioni differenti per poter conoscere le premesse alla ideazione di un'opera, precisare gli "itinerari" progettuali, comprendere le scelte adottate, i quali sono gli elementi indispensabili per intendere e valutare un atteggiamento di cultura. Infatti, soltanto la pluralità dei metodi di indagine, intesi nel valutare anche le richieste della committenza, il suo polso culturale, nell'ambito delle più generali aspirazioni politico-sociali del tempo, che consente l'inquadramento di un'opera di architettura nella sua pertinente situazione storica.

LA CULTURA ARCHITETTONICA
DURANTE IL FASCISMO
E I RIFLESSI
NELLA REGIA AERONAUTICA



CAPITOLO 1

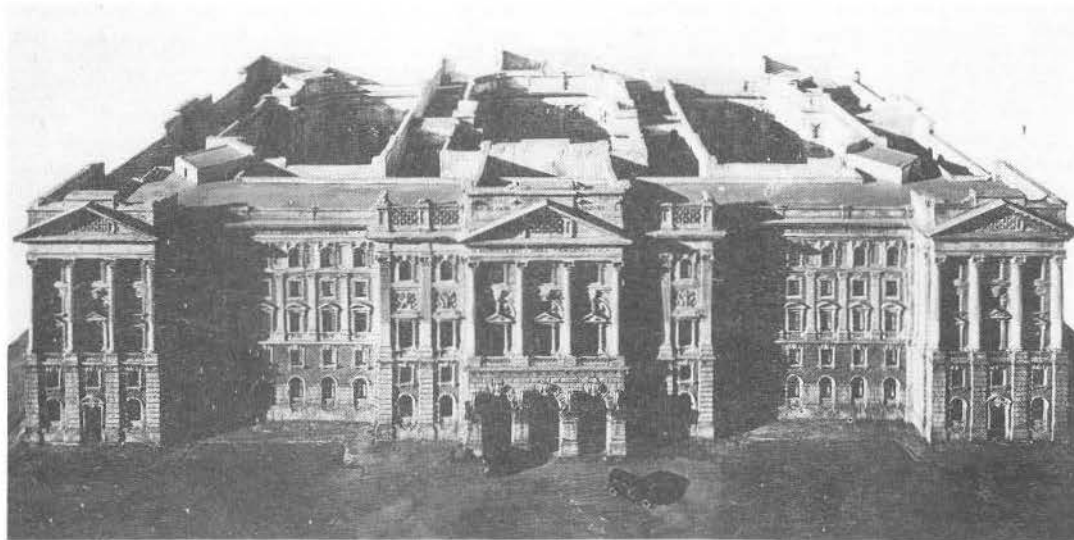
**I TEMI
DEL LINGUAGGIO
ARCHITETTONICO**

Racconta l'ingegnere Roberto Marino, nella sua ultima intervista sulle vicende della nascita di Palazzo Aeronautica ⁽¹⁾, che Italo Balbo, allora Sottosegretario della nuova forza armata, non accettò l'apparato ornamentale, – un lezioso e sciatto neoclassicismo – che la Direzione Generale delle Costruzioni e degli Approvvigionamenti-Divisione Demanio, aveva scelto nella stesura del disegno.

Il Quadrumviro, nel disporre l'immediata revisione del progetto, ritenne opportuno affidare l'incarico ad un professionista esterno, il Marino appunto, con l'intento di rivedere l'apparato linguistico, previsto per la fabbrica ministeriale, ma anche con il chiaro intento di imporre un programma distributivo che aveva in mente per il nuovo edificio ⁽²⁾. Esaminando il primo progetto di Palazzo Aeronautica, disponibile in una documentazione fotografica che fornisce i disegni e le immagini di un plastico, non si può non dar torto al Quadrumviro; nell'ambito delle costruzioni ministeriali, realizzate a Roma dall'unità, la proposta classicista del nuovo edificio, redatta dalla Divisione del Demanio, sicuramente per mano di un proprio anonimo funzionario, è, sul piano della qualità architettonica, piuttosto mediocre. Alla ferma decisione di Balbo di rivedere taluni aspetti dell'architettura del Palazzo, operata quando si è nello stato di avanzamento dei lavori che prevede la struttura di fondazione, resta la domanda del perché si è riparato appena in tempo ad una soluzione inappropriata, considerando l'importanza dell'edificio quale simbolo rappresentativo della istituzione aeronautica.

La problematica progettuale riguardante Palazzo Aeronautica si svolge mentre in Italia si sviluppa un dibattito culturale tra i più fervidi di questo secolo, dove le contrapposizioni tra le diverse concezioni dell'architettura impegnano i rispettivi adepti in uno scontro animoso, fatto di proclami, mostre, dibattiti, denunce, con compromissioni, connivenze, tese ad acquistare il favore del Regime.

Da una parte si schierano gli animatori di un "ordine" nuovo, che accomuna sia i fautori di un recupero della classicità, – che definiremo novecentisti – riproposta con una nuova veste formale, sia quelli che si ispirano alle tendenze architettoniche europee, che assumono la denominazione di razionalisti. Dall'altra parte resistono quelli che tenacemente perseguono la tendenza eclettica, e con essa la riproposizione di un neogotico, di un neobarocco, di un neorinascimento, talvolta intrisa da contaminazioni floreali. Pendolo della bilancia, tra le diverse parti, attento osservatore delle vicende architettoniche e degli umori del Regime, è l'architetto Marcello Piacentini il quale prevede, in tempo opportuno, ogni mutamento dell'equilibrio degli interessi in gioco, svolgendo in tal modo un ruolo di primo piano nelle vicende architettoniche del periodo tra le due guerre. Intorno a Piacentini, in una contrapposizione di idee, di intenti, di affermazioni, ruotano personaggi che animano il dibattito culturale, come Pier Maria Bardi, Edoardo Persico e Ugo Ojetto; altri, che si propongono sul piano operativo, come Armando Brasini e Cesare Bazzani, perseveranti nella continuità della tradizione eclettico-storicistica, mentre altri, come Giovanni Muzio, Giuseppe Terragni e Giuseppe Pagano, indicano nuove strade.



Modello in gesso del primo progetto di Palazzo Aeronautica.

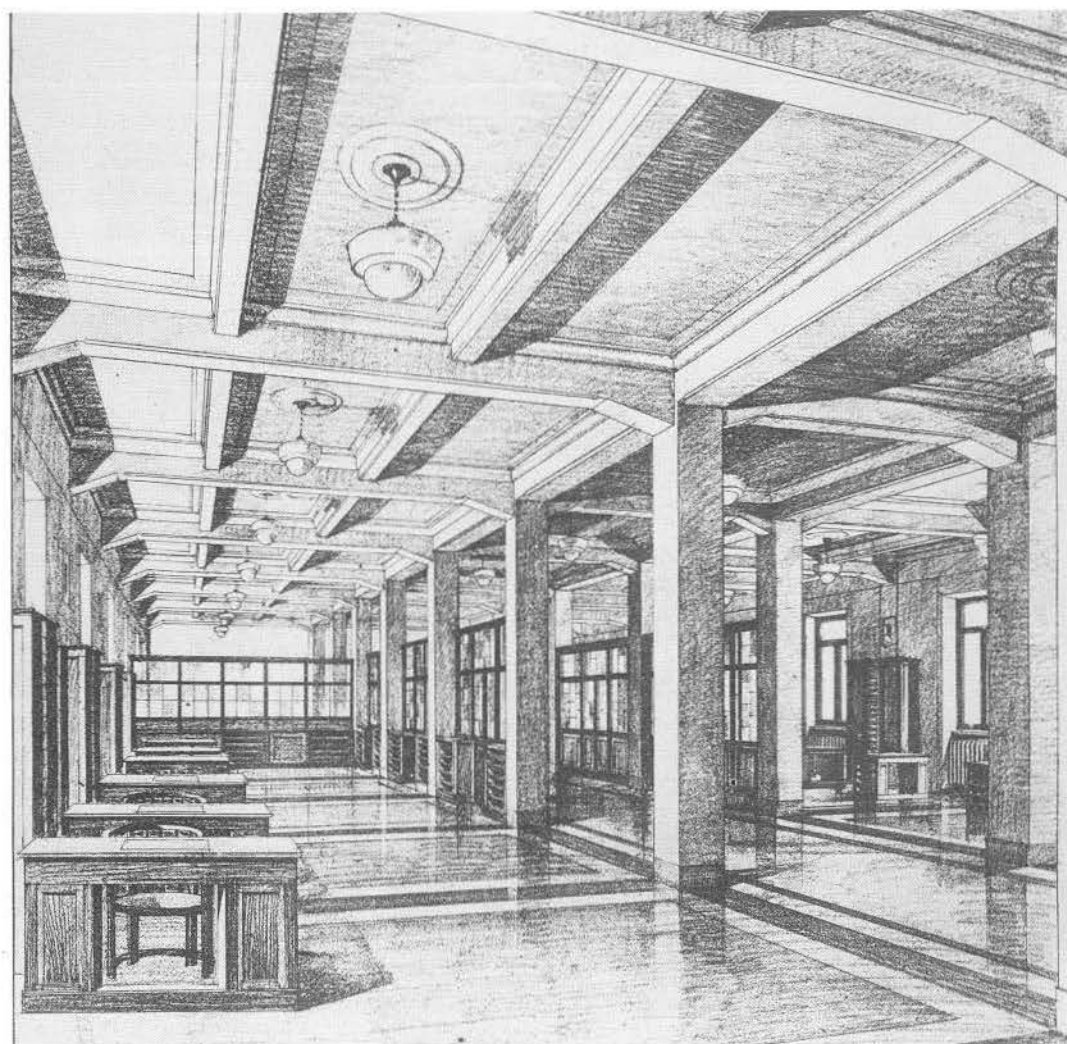
Di quel fermento, di quell'agitare nell'ambito architettonico italiano, sul finire degli anni Venti, non dovette certamente sfuggire a Balbo. Nel 1928 si svolge, a Roma, la prima Esposizione Italiana di Architettura Razionale, svolta sotto l'approvazione e con il patrocinio del Sindacato Nazionale Fascisti Architetti, durante la quale vengono mostrate le prime opere razionaliste. Per la maggior parte sono soltanto proposte progettuali rispetto alle opere realizzate, e si distinguono per l'assoluta mancanza di segni ornamentali, con una espressione linguistica dovuta essenzialmente ad una geometria semplice e razionale. All'epoca non è posto ancora un dibattito riguardante il linguaggio architettonico da adoperare per improntare l'edilizia aviatoria, ma l'esperienza futurista dei primi decenni del secolo ha lasciato qualche segno che in sordina, quasi velatamente, indica la nuova strada da seguire. Nelle tavole progettuali, presentate nella prima esposizione razionalista, le forme architettoniche, che rammemorano, per certi aspetti, la ventata innovatrice del primo Futurismo, si propongono quale veste ideale per l'aeroplano, poiché hanno in comune con la macchina alata, la coscienza del costruire secondo una ragione che mira alla bellezza della forma pura piegata dalle sole necessità funzionali.

Non sappiamo fino a che punto l'evento espositivo razionalista abbia influenzato il Quadrumviro, il quale più tardi, in una cronaca riportata sul giornale "L'Ambrosiano", dichiarerà le sue simpatie moderniste ⁽³⁾. Il rivolgersi all'ingegnere Roberto Marino, allora giovane docente universitario, con esperienze professionali compiute che lo inquadravano ancora nell'area del "barocchetto" romano, seppure dignitosamente contenuto, fu un atto lungimirante che determinò un evento architettonico degno di rilievo, forse nemmeno auspicato. È da supporre, quindi, che la principale motivazione che indusse Italo Balbo a rivedere il dispositivo progettuale di Palazzo Aeronautica, non fu soltanto di ordine linguistico ma soprattutto riguardava gli aspetti di ordine funzionale del nuovo Ministero. Il regime statico che disciplinava l'impianto distributivo del primo progetto, concepito in muratura tradizionale, non consentiva quel grado di libertà che il Quadrumviro desiderava in merito all'ampiezza degli ambienti di ufficio. Nel Ventennio, la scelta del sistema costruttivo propendeva ancora per quello tradizionale, dove ogni parte concorre ad assicurare la stabilità dell'edificio. L'introduzione della tecnica del cemento armato, già consolidata da esperienze verificate anche in campo architettonico, – si pensi alle opere del francese Perret – era ancora vista con diffidenza. Gli architetti preferivano ancora cimentarsi con la familiarità di un sistema costruttivo dalla millenaria e consolidata tradizione, poiché allontanarsene

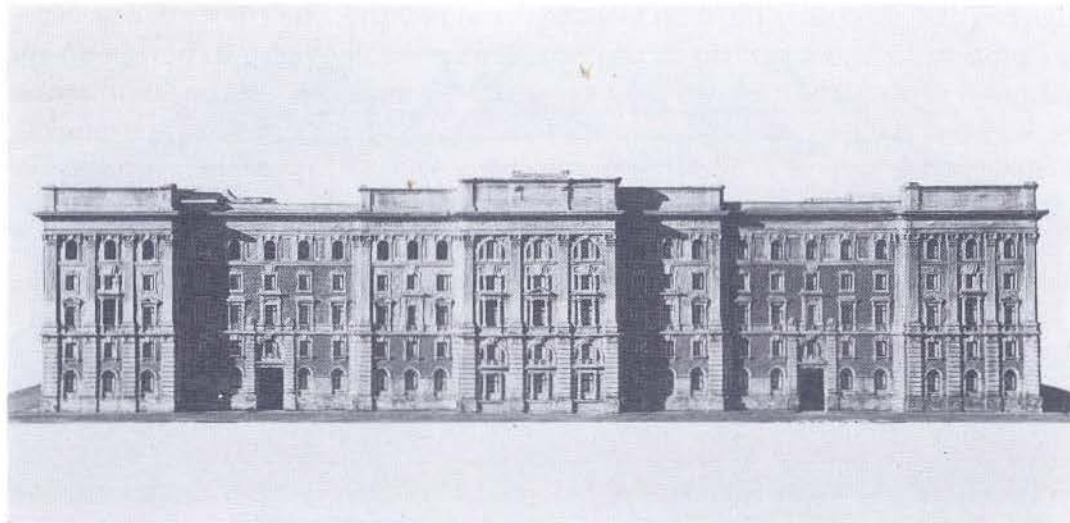
significava accantonare un abito mentale ormai radicato, che consentiva un sistema progettuale quasi guidato da una semplificazione tipologica il cui rispetto era già quasi verifica della validità della proposta. Gli ingegneri, per i quali lo studio della nuova tecnica costruttiva assumeva un carattere prioritario, quale strumento indispensabile se non esclusivo, avevano già assimilato gli elementi formativi di un nuovo modo di intendere la concezione statico-funzionale di un edificio, anche se lo stesso Marino ricorda, nella intervista data al Regni ⁽⁴⁾, che alla fine degli anni Venti, ancora sussistevano perplessità e timori sull'uso disinvolto della nuova tecnica costruttiva.

Anche senza tenere conto delle ragioni tecnico-funzionali che avevano indotto Italo Balbo alla scelta di un professionista esterno, per la revisione del progetto di Palazzo Aeronautica, resta indubbiamente il fatto che il suo intervento determina una svolta nella scelta del linguaggio architettonico per l'edilizia aeronautica, in armonia con quanto il clima culturale chiedeva. Era indubbiamente avvertita, alla fine del decennio, l'esigenza di una radicale svolta di gusto, che consentisse alla nuova forza armata, di rivestire gli ambienti a terra con caratteri architettonici adeguati alle linee estetiche dell'aeroplano moderno.

Come accenneremo in seguito, le vicende edilizie della Regia Aeronautica riflettono gli umori della cultura architettonica del periodo storico in esame. L'episodio di Palazzo Aeronautica si pone quasi come un emblematico spartiacque tra due diversi atteggiamenti, tra una mentalità tradizionalista e un'altra decisamente moderna. Ed è bene riassumerla per grandi linee tale cultura, in un quadro appropriato, richiamandone le lontane ascendenze genetiche, prima di approfondirne le tematiche,



Particolare degli interni degli uffici nella definitiva versione progettuale di Palazzo Aeronautica di R. Marino



Fronte posteriore del modello in gesso del primo progetto di Palazzo Aeronautica.

gli eventi e i protagonisti, che ebbero un ruolo considerevole nella definizione degli orientamenti linguistici adottati nelle costruzioni demaniali.

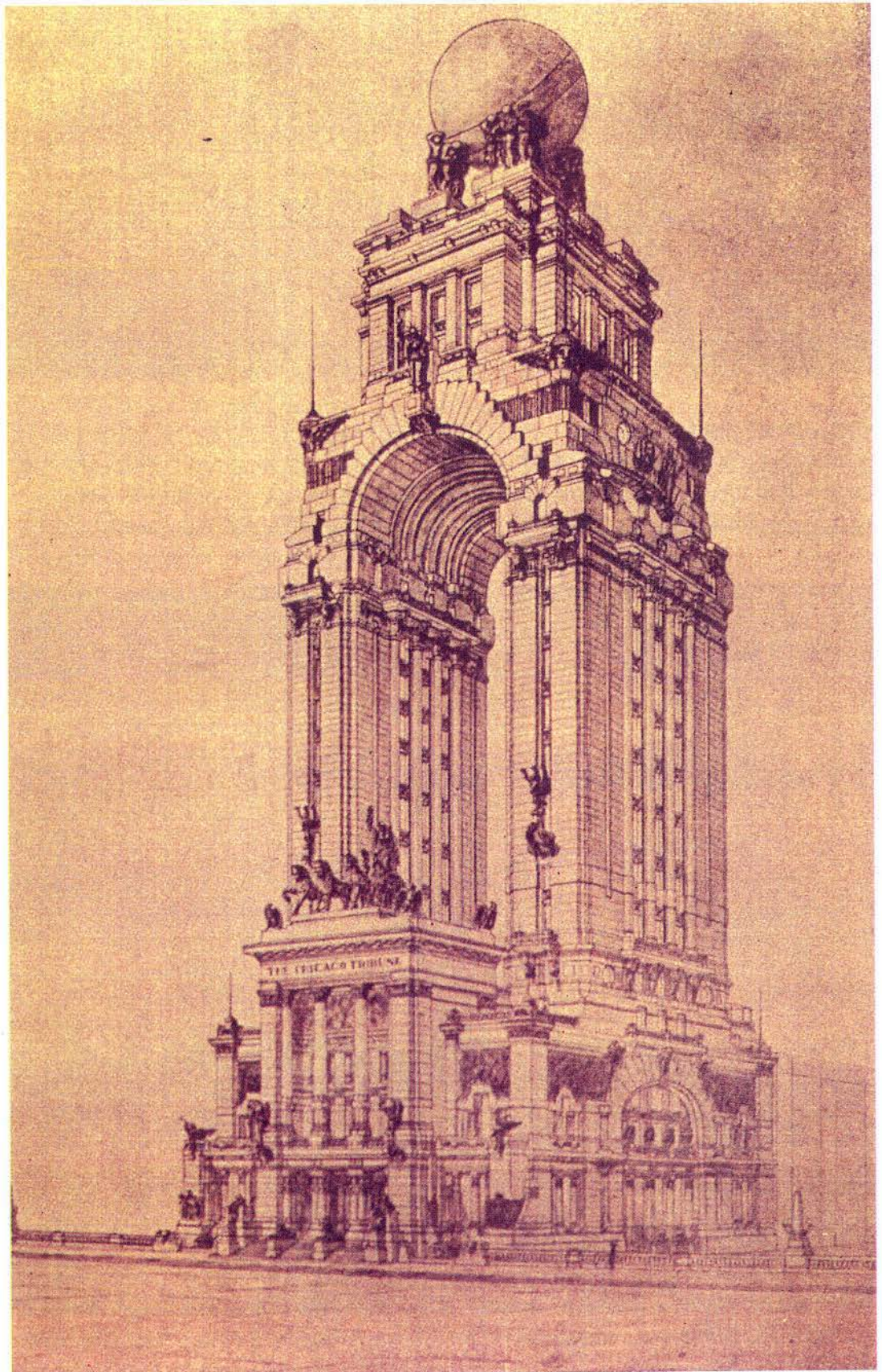
Il generale comportamento dell'architettura italiana, nei primi decenni del secolo, è ancora di fedele osservanza al recupero degli stili storici nazionali e di quelli di altre culture lontane, come la assiro-babilonese e l'egiziana dei faraoni, oppure perfino quella cino-giapponese. Con la definizione di Eclettismo si comprendono tutte quelle manifestazioni di architettura, dove è coniato un linguaggio il cui vocabolario è attinto dalla tradizione storica o da altre culture affatto differenti. Nella maggior parte dei casi, l'esame di una fabbrica eclettico-storicistica, come quella proposta con il primo progetto di Palazzo Aeronautica, consente di notare elementi o parti di architettura che richiamano la classicità antica, da quella romana a quella rinascimentale. Questi elementi o parti di architettura, riconoscibili per il loro preciso carattere stilistico-morfologico, sono generalmente attinti, per essere riproposti nel nuovo contesto figurativo eclettico, dal repertorio linguistico classico e quando differiscono da esso, lo sono per una libera interpretazione o del dato formale o dei rapporti sintattici che compongono l'insieme.

L'Eclettismo di Palazzo Aeronautica, nella sua operazione di recupero dei temi lessicali antichi, non soltanto si riappropria di "parole" come i capitelli corinzi proposti nella facciata principale, ma si riappropria anche di intere "frasi", come la finestra termale, attinta da quelle delle Terme di Caracalla, e talvolta anche di "brani", come il fronte degli avancorpi, che ripropongono la facciata tetrastila del tempio della Fortuna Virile a Roma. Questi elementi o parti di architettura vengono recuperati e collocati quasi di peso nell'operazione architettonica eclettica, come è appunto quella del primo Palazzo Aeronautica, dove riacquistano o esprimono contenuti di incerto riconoscimento.

È da tenere presente che l'Eclettismo storicistico aveva già prodotto, nel secolo scorso, affermazioni di un certo interesse come quelle del Gothic Revival inglese, di Welby Pugin ⁽⁵⁾, del neogotico francese, di Viollet Le Duc ⁽⁶⁾, del neoromanico olandese, di H. Petrus Berlage ⁽⁷⁾, oppure quelle americane della Scuola di Chicago, di Louis Sullivan ⁽⁸⁾. Ma mentre l'eclettismo storicistico italiano, a parte qualche eccezione come quella di Andrea Brasini, si era lentamente consumato senza apportare nessuna nuova idea, quello sunnominato aveva anticipato, per tanti versi, il futuro corso del Movimento Moderno dell'Architettura.

Nel tempo in cui la cultura architettonica italiana manteneva il passivo atteggiamento dianzi accennato, in Europa era accaduto qualcosa di diverso. Negli ultimi decenni del secolo scorso si ha la formazione di un movimento, – maturatosi

inizialmente nel Belgio – che assumerà il nome di Art Nouveau. Con esso si definirà un nuovo linguaggio figurativo, – espressione di una classe borghese emergente – che si distinguerà, rispetto agli stili storici, per l'indiscutibile merito di ricercare nuove forme, impiegando materiali moderni, – nel senso che si riconosceranno in essi possibilità estetiche trascurate nel passato – come il ferro e il calcestruzzo. L'Art Nouveau si pone in antitesi rispetto alle concezioni figurative classiche, privilegiando le composizioni asimmetriche, con un richiamo alla natura che



Concorso per il palazzo del giornale "The Chicago Tribune", indetto nel 1922.

Progetto presentato da Saverio Dioguardi che realizzerà in seguito l'edificio del Comando della IV ZAT a Bari.



*Aeroporto di Grottaglie, interno
del Circolo Ufficiali.*

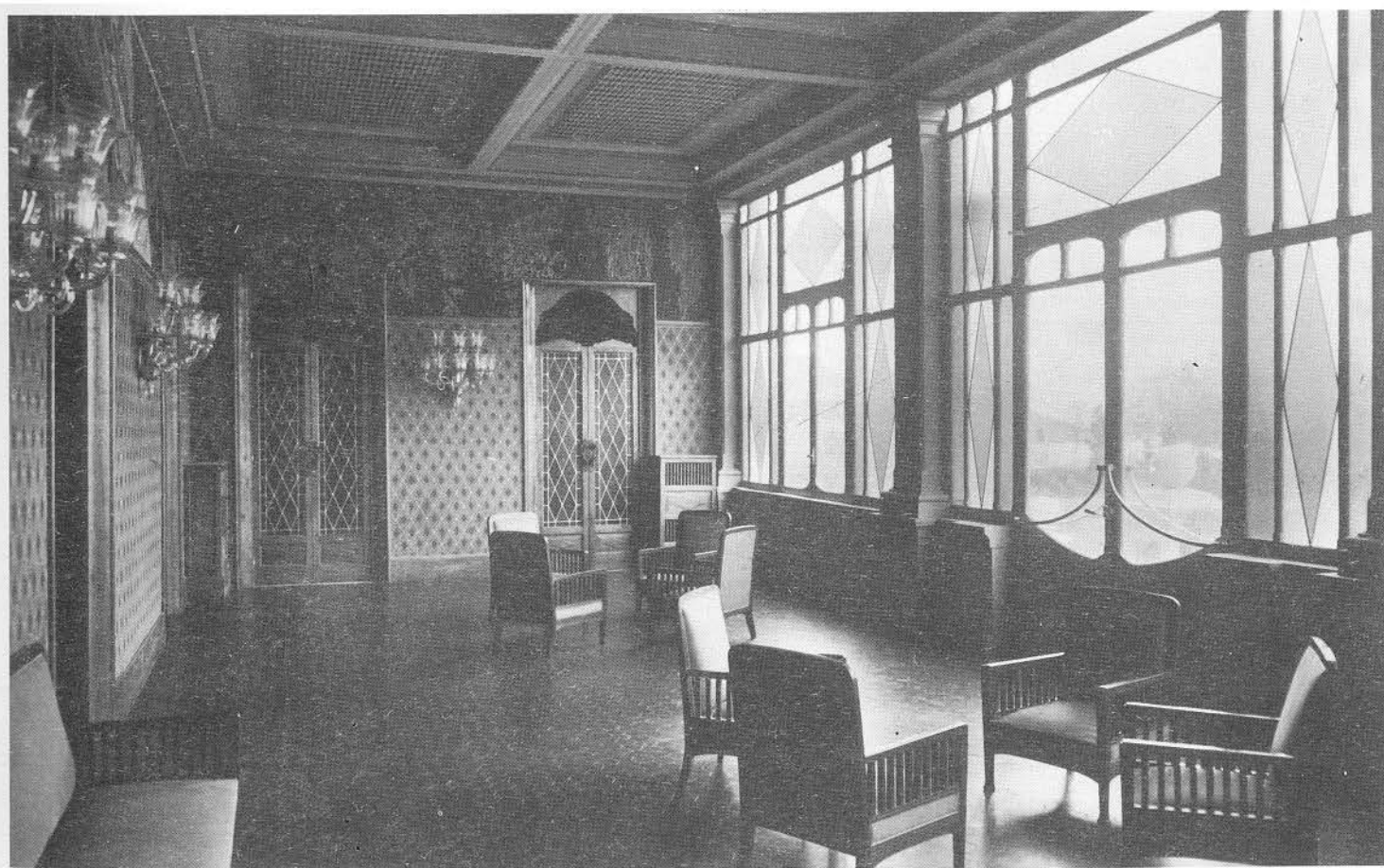
mira a individuarne una sostanza soltanto simbolica, ed infine, la propensione a ridurre l'universo visibile in una linea libera fluente coinvolgente il tutto. Diverse furono le componenti che condussero alla formazione del nuovo linguaggio. Lo storico Renato De Fusco, al proposito, scrive che la nascita dell'Art Nouveau è dovuta ad "... una serie di circostanze concomitanti tra le quali, a seconda dell'autore, di volta in volta emergono il Gothic Revival, il movimento delle Arts and Crafts, la costruzione in ferro, l'influenza dei pittori preraffaelliti, impressionisti, simbolisti, la moda degli oggetti orientali, segnatamente giapponesi, di cui uno dei maggiori importatori fu l'inglese A. Liberty (dove il nome, non privo di doppio senso, fra i tanti che ebbe questo stile), il gusto legato a nuove tecniche particolari come quella della curvatura del legno adottato da Thonet sin dal 1830, ecc.. Tutte queste componenti apportarono un contributo alla nascita del nuovo linguaggio, ma è assai arduo definire quale fu quella decisiva" ⁽⁹⁾. Continua De Fusco affermando che "... la genesi dell'Art Nouveau, che peraltro non fu solo uno stile architettonico ma informò tutto il costume di un'epoca, va vista come l'esito di una lunga evoluzione di problemi culturali e di moti del gusto che per tutto l'Ottocento miravano a costruire ex novo uno «stile»" ⁽¹⁰⁾.

Il movimento dell'Art Nouveau si diffonderà in tutta l'Europa. In Germania, e in particolare a Monaco di Baviera, assumerà, con il nome di Jugendstil, sembianze esuberanti e leziose, ed avrà una larghissima diffusione, con aspetti singolari e tipici nei casi in cui la tradizione locale ne introiettava le proprie istanze di gusto. In Austria, con l'appellativo di Secessione, indirizzerà l'avvio di una scuola che avrà i suoi massimi esponenti negli architetti Joseph Olbrich, Otto Wagner e, più tardi Joseph Hoffmann, i quali influenzeranno le prime esperienze di alcuni architetti italiani, come Antonio Sant'Elia, che diventerà in un secondo momento della sua attività il principale teorizzatore dell'architettura futurista, e Marcello Piacentini, come si può dedurre esaminando il carattere linguistico del cinema romano Corso, primo importante incarico di colui che assumerà il ruolo di deus ex machina dell'architettura italiana tra le due guerre. La vicenda della Secessione vivrà momenti di straordinaria esaltazione artistica, coinvolgente tutte le arti figurative

in una unitarietà stilistica che distinguerà un'epoca, quella viennese "fin de siècle", irripetibile. L'influenza della cultura austriaca determinerà effetti positivi specialmente nel nord Italia, con risultati avvertibili anche in qualche edificio della Regia Aeronautica, nel suo primo decennio di vita.

A parte l'influenza, nella penisola, della versione austriaca dell'Art Nouveau, anche in Italia si ebbe la definizione di una tendenza che si richiamava alle correnti d'oltralpe. Questa ebbe una propria identità e un ruolo niente affatto subalterno rispetto ai corrispondenti movimenti europei, e si distinse con l'appellativo di Liberty. I suoi principali protagonisti furono gli architetti Sommaruga, D'Aronco e Basile⁽¹¹⁾. Lo stile Liberty venne preferibilmente adottato dalle classi dell'alta borghesia imprenditoriale e, stranamente, venne generalmente ripudiato dalla committenza pubblica più incline ai canoni della classicità.

Nell'ambito della espressione artistica, l'avvenimento che riscattò, nel primo decennio del secolo, l'opaco comportamento italico fu il Futurismo. Questo movimento facendosi promotore delle peculiari aspirazioni della civiltà moderna, quali una tecnica in continuo progresso che consentisse una forma di vita sempre più dinamica, predicava l'assoluto rifiuto della storia e di tutto il carico della tradizione. Risale al 1909 il primo Manifesto del Futurismo, pubblicato sul giornale "Le Figaro". Redatto da Filippo Tommaso Marinetti, il documento contiene le prime affermazioni di principio che, con toni enfaticamente dannunziani, accennano anche ad una ideale reciprocità esistente tra il movimento e la nascente aviazione. "Noi canteremo le grandi folle agitate dal lavoro, dal piacere o dalla sommossa: canteremo le maree multicolori e polifoniche delle rivoluzioni nelle capitali moderne; canteremo il vibrante fervore notturno degli arsenali e dei cantieri incendiati



Aeroporto di Brindisi, Palazzina Ufficiali – il Circolo.

da violente lune elettriche; le stazioni ingorde, divoratrici di serpi che fumano; le officine appese alle nuvole pei contorti fili dei loro fumi; i ponti simili a ginnasti giganti che scavalcano i fiumi, balenanti al sole con un luccichio di coltelli; i piroscafi avventurosi che fiutano l'orizzonte, le locomotive dall'ampio petto, che scalpitano sulle rotaie, come enormi cavalli d'acciaio imbrigliati di tubi, e il volo scivolante degli aeroplani, la cui elica garrisce al vento come una bandiera e sembra applaudire come una folla entusiasta" (12).

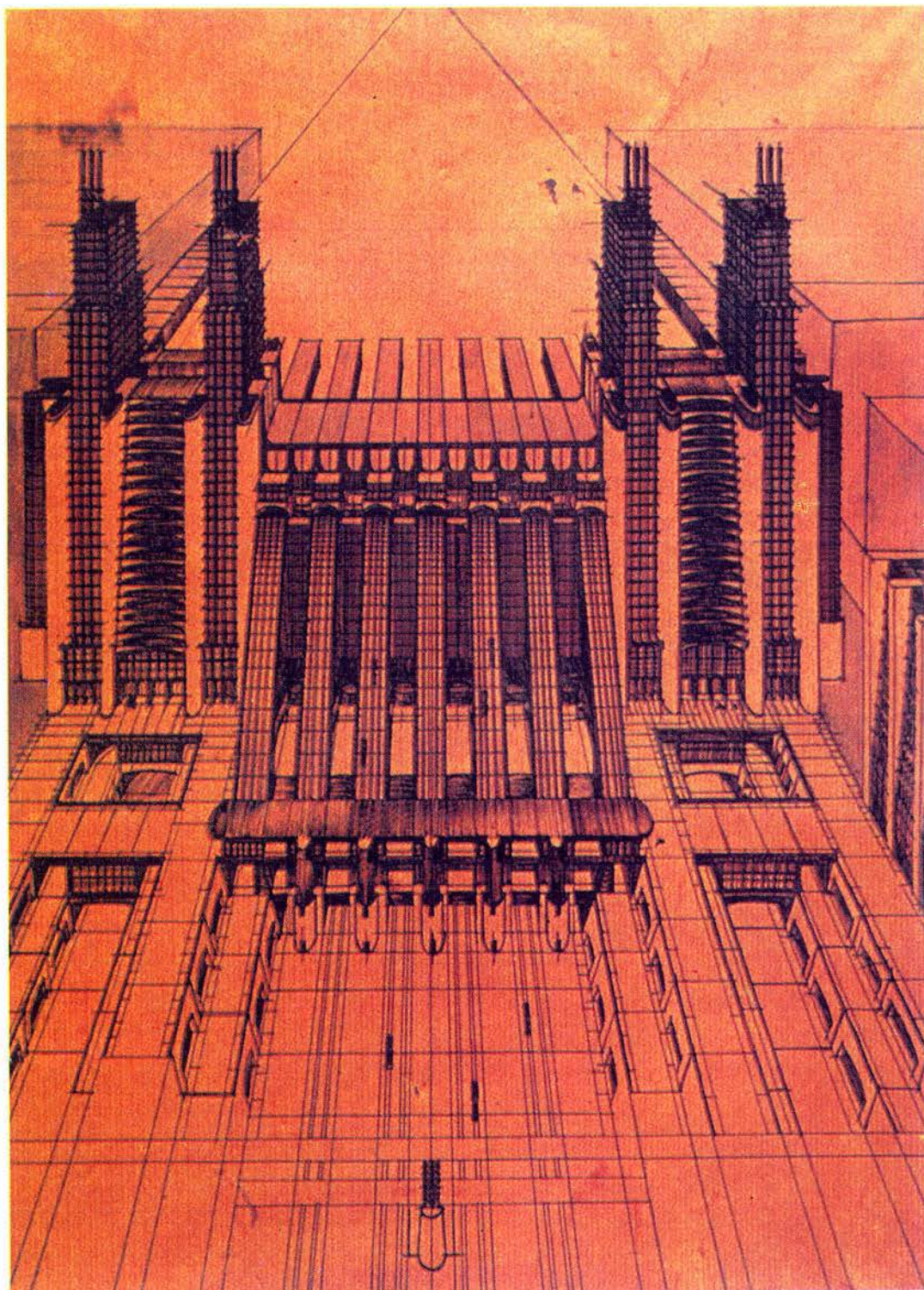
L'importanza della vicenda futurista, per la nascente aviazione, è dovuta principalmente alla coincidenza tra alcuni principi di cui si faceva portavoce, quali la velocità, il patriottismo, e un certo inneggiare alla guerra, con gli attributi propri dell'aeronautica militare. I requisiti richiesti allora, alla gente dell'aria, erano la temerarietà, lo sprezzo del pericolo, l'orgoglio del primato, un'attitudine al cimento bellico, i quali, ampiamente riconosciuti ed esaltati nei manifesti futuristi, si ponevano quale riferimento ideologico dell'attività aviatoria. Aggiungasi che la facoltà di vivere la realtà, in una dimensione diversa, era possibile soltanto con l'aeroplano che annullava distanze o altezze che un tempo erano insormontabili. Non a caso, infatti, F.T. Marinetti, all'indomani della prima trasvolata atlantica di Balbo, pronuncia un esaltante discorso di omaggio ai valorosi aeronauti. È una orazione in "tinte" futuriste, che a tratti diventa una vera e propria dissertazione tecnica, con accenni alla volontà eroica dei trasvolatori di portare a termine la missione, minacciata da numerosi impedimenti. "Questi sono gli aviatori italiani, elementi e insieme artisti creatori delle nuove arti aeropittura e aeropoesia ideate da noi poeti e pittori futuristi venti anni fa. Prodigiose prospettive aeree organizzate dal genio della velocità! (...) Forza artistica la loro quando disegnano nel cielo un volo a cravatta per strozzare un caccia nemico, o quando danzano come sugheri sul zampillo sbocciato di granate delle batterie antiaeree. (...) Sono i perfezionatori di paesaggi. La grande Baia di Rio de Janeiro colla potente corpulenza dei suoi promontori e delle sue isole e spesso coperta da un cielo grigio insignificante. Fulmineamente la squadra aerea di Balbo la completa con un tonante soffitto d'acciaio e genio italiano eroico. Oramai la Baia di Rio de Janeiro, meraviglia del mondo, è perfetta! (13)

Ma il Futurismo non fu soltanto un invito alle ebbrezze del volo e della velocità. Fu anche il modo di leggere la realtà con occhi diversi rispetto a quella consueta del passato, con l'intenzione di individuarne forme ed effetti dapprima ignorati o trascurati. Gli iniziali protagonisti di una maniera nuova di intendere la rappresentazione dell'arte furono Carlo Carrà e Umberto Boccioni. Il primo invoca la presenza nella pittura futurista "dell'arabesco dinamico", "l'urto di tutti gli angoli acuti", "la prospettiva ottenuta (...) come compenetrazione soggettiva di forme velate o dure, morbide o taglienti", "il cono rovesciato (...) il cilindro obliquo e il cono obliquo" (14). Boccioni, che è uno scultore, scriverà che il suo interesse non è la forma pura ma "il ritmo plastico puro", non la costruzione dei corpi ma "la costruzione dell'azione nei corpi". Nella scultura futurista di Boccioni, l'esasperato tormento cui è sottoposta la materia richiama una innaturale dimensione dove cause turbatrici, nello sconvolgere in tutte le direzioni la materia, ne configurano una volumetria fantastica dove è rappresa, come congelata, l'immagine del moto. Se Boccioni ha esasperato con la sua scultura tutte le possibilità latenti del moto, l'aeroplano, che è movimento in essere, è da ritenersi un "oggetto" futurista. Se questo "oggetto" è protagonista di una impresa aviatoria come il volo di D'Annunzio su Vienna, anche l'evento si tinge di caratteri futuristi.

Con il Messaggio dell'Architettura Futurista, redatto dall'architetto Antonio Sant'Elia nel 1914, il movimento marinettiano espone le proprie idee in materia. Tra le asserzioni di principio annotiamo il rifiuto per l'architettura di avanguardia

straniera e per quella "...classica, solenne, ieratica, scenografica, decorativa, monumentale, leggiadra, piacevole" (15); mentre è auspicata l'architettura "... del calcolo, dell'audacia temeraria e della semplicità; l'architettura del cemento armato, del ferro, del vetro, del cartone, della fibra tessile e di tutti quei surrogati del legno, della pietra e del mattone che permettono di ottenere il massimo della elasticità e della leggerezza" (16); inoltre, è asserito un nuovo principio, rivoluzionario per l'architettura: "I caratteri fondamentali dell'architettura futurista saranno la caducità e la transitorietà. (...) Ogni generazione dovrà fabbricarsi la sua città. Questo costante rinnovamento dell'ambiente architettonico contribuirà alla vittoria del Futurismo" (17).

Le idee di Sant'Elia trovarono un più efficace riscontro con una serie di disegni, che rappresentano l'idea della città futurista. L'immaginosa creatività



Antonio Sant'Elia, una tipica rappresentazione della città futurista.

dell'architetto comasco definisce una città, costruita per frammenti, alla maniera del Piranesi, dove l'edificio perde parte della sua autonomia, per fondersi in un "unicum" urbano, reso dinamico dalla presenza di un persistente movimento in atto. I temi figurativi prevalenti della nuova città futurista richiamano il tipo del contrafforte, i blocchi gradonati, le grandi strutture viabilistiche e le torri degli ascensori che fanno da contrappunto. L'elemento tipo-morfologico dell'edificio a gradoni forse dovette stimolare l'attenzione di Roberto Marino che ne applicherà una versione per la caserma Romagnoli. L'apporto innovatore di Sant'Elia, indicante un artificioso ma non improbabile futuro, venne troncato dalla prematura morte dell'architetto; ma le sue idee non restarono perdute, poiché sul loro solco si avvicendarono numerosi continuatori, con un'architettura grafica piena di ipotesi fantastiche, che tuttavia ebbe modestissime applicazioni pratiche; tra di essi merita la citazione l'architetto Virgilio Marchi che progetta, nel 1931, un palazzo dell'aria per una Città Superiore, identificabile in una gigantesca megastruttura, elevantesi dal suolo nel cielo romano. La proposta di Marchi è di non "... allontanare eccessivamente i servizi aeronautici dal centro della città". La Città Superiore è immaginata come una serie di grandi piastre con "... terrazze levigatissime come biliardi per il giuoco degli apparecchi. Durante le soste gli aeroplani si rifugeranno fin nei sotterranei in attesa che gli elevatori li riconducano a sposarsi col sole. Quattro stazioni d'aria potrà avere la Roma di domani, quattro vertici azzurri rispondenti ai quattro quartieri limitari. (...) Le stazioni radiotelegrafiche troveranno posto nella «Città Superiore» il cui centro, in una delle tante zone libere o da liberare sulle rive tiberrine, graverà sul Ministero dell'Aria, imponente e vigile, dall'aspetto di superba cattedrale della nuova religione aviatoria" (18). L'ipotesi progettuale di Virgilio Marchi ignora curiosamente l'esistenza di Palazzo Aeronautica la cui inaugurazione era avvenuta proprio alla conclusione del suo studio.

L'idea di città immaginata in funzione dello sviluppo del traffico aereo, è uno dei motivi ricorrenti, agli inizi degli anni Trenta, non soltanto nelle proposte futuriste, che si distinguevano per l'arditezza della concezione, ma anche in altre parti del mondo, dove l'inventiva non era affatto da meno rispetto a quella dei futuristi. Interessanti esempi riguardanti aeroporti da realizzare in "città", giunsero infatti dall'Inghilterra e vennero riportati dalla "Rivista Aeronautica", molto attenta nel seguire le problematiche aeronautiche straniere. Tra gli studi segnalati si cita quello di G.W. Glover, che ipotizza un aeroporto sopraelevato, nella zona centrale di Londra, dotato di quattro piste con otto direzioni di atterraggio; C.W. Frobisher propone invece una pista girevole, su una torre centrale, capace di essere orientata secondo la direzione del vento allo stesso modo di come vengono azionati i ponti girevoli. Progetto singolare è quello di Dawbarn e Norman, del quale riportiamo un breve cenno. "Il progetto è basato sullo sviluppo dell'autogiro e sulla supposizione che saranno necessari non uno, ma un certo numero di punti di atterraggio «in città» per i viaggi aerei di breve distanza, per i servizi pubblici di noleggio aereo e, più tardi, per la classe dei privati. Il principio essenziale di questa torre di atterraggio comporta l'uso di protezioni dal vento e impone decolli ed atterraggi a differenti livelli" (19).

L'appassionato omaggio all'aeronautica di F.T. Marinetti, all'indomani della prima trasvolata atlantica, non fu soltanto un episodio isolato ma parte di un interesse assai più vasto, che si tradusse in un Manifesto Futurista dell'Architettura Aerea, redatto nel 1934 unitamente ad Angiolo Mazzoni e Mino Somenzi. Il documento contiene, con la solita enfasi declamatoria che distingue il contenuto dei manifesti futuristi, i principi a cui deve attenersi la nuova città costruita per l'aviazione.

“Al glorioso e indispensabile manifesto dell'Architetto futurista Antonio Sant'Elia lanciato dal Movimento Futurista Italiano nel 1914 e al quale si sono ispirati tutti gli architetti novatori, si aggiunge oggi un fattore importante: l'Aviazione.

Questa, civilmente e militarmente, modifica il mondo, intavola nuovi problemi artistici, sociali, politici, industriali, commerciali, e quindi una nuova atmosfera spirituale partorisce questo secondo manifesto che amplifica le ali aperte del primo.

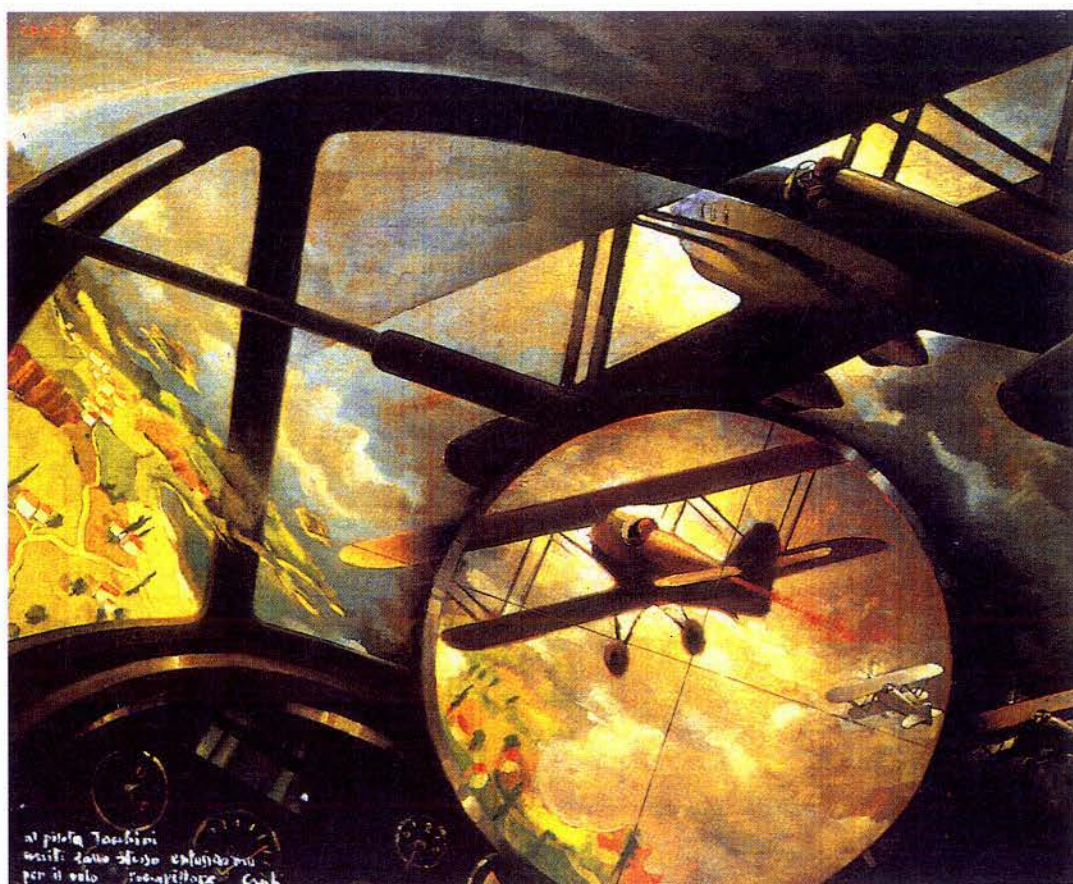
Così l'urbanismo di Sant'Elia nutrendosi di ruralismo velocizzato, di aeropoesia, aeropittura, aeroscultura, fa nascere la Città unica a linee continue da ammirare in volo.

Quasi tutte le belle città elogiate dagli automobilisti, essendo state costruite da uomini che ignoravano o curavano mediocrementemente il volo, hanno, se contemplate dall'alto, un aspetto povero e malinconico.

Ai volatori, infatti, sembrano mucchi di rottami, affastellamenti di calcinacci, sparpagliamenti di mattoni o piaghe slabbrate. (...)

Noi poeti, architetti e giornalisti futuristi abbiamo ideato la grande Città unica a linee continue da ammirare in volo, slancio parallelo di Aerostrade e Aerocanali larghi cinquanta metri, separati l'uno dall'altro mediante snelli abitati rifornitori (spirituali e materiali) che alimenteranno tutte le diverse e distinte velocità mai intersecantisi. Le aerostrade e gli aerocanali (che uniranno i fiumi retificati in armonia con le linee aeree) muteranno la configurazione delle pianure delle colline e delle montagne. (...)

Le aerostrade, di giorno, visibili a distanza per il loro colore vivace, e di notte accese da luci radenti e proiettori, saranno munite ogni cinquanta chilometri di Abitati Rifornitori che si allungheranno per congiungersi l'uno all'altro, toccando,



Un esempio di aeropittura di Tullio Crali.

in ogni punto, la solitaria pura igienica campagna offrendo quindi in ogni punto, evasione e rifugio in caso di bombardamento aereo.

Ai lati delle aerostrade e degli aerocanali si apriranno gli aeroscali sotterranei e gli idroscafi blindati.

Le aerostrade correranno lungo la penisola, angoleranno dall'Appennino al mare, diventeranno, su colline e gioaie, da cima a cima, immensi facili atterraggi montani con numerose terrazze panoramiche. (...)

La città unica a linee continue mostrerà al cielo il suo parallelismo di aerostrade turchine oro arancione, aerocanali lucenti e lunghi abitati rifornitori a superfici mobili, i quali comunicheranno coi più alti aeroplani letterariamente, plasticamente, giornalisticamente, mediante armonie polimateriche di metalli cristalli marmi acque immobili agitate o cascanti, elettricità neon razzi e una graduata espulsione di fumi policromi. (...)

Le aerostrade saranno prevalentemente dipinte di uno sgargiante oro ottimista e imperiale, cosicché, volando, sembreranno le scie stesse del sole nell'oceano mescolato d'aria azzurra e soffice verde terrestre.

Volando di notte a soli spenti, le avremo sotto di noi come brillanti vie lattee stellate dalla quieta esplosione delle fulgenti lettere di questa parola, lunga dalle Alpi a Mogadiscio: Italia" (20).

Non è chi non veda da simile programma, quale formidabile spinta ideologica venne esercitata dal Futurismo per l'aviazione. Certamente si visse l'evento aeronautico in un clima euforico, che alcuni giornali dell'epoca, come "Le Vie dell'Aria", fedelmente riportano con la cronaca quotidiana degli aspetti materiali e ideologici della vita aeronautica, che costituisce quella semenza storica utile per intendere la complessità e lo spessore di una vicenda. Gli effetti della influenza del Futurismo, nell'attività edilizia aeronautica, è confermata dalla presenza, nella terna degli estensori del Manifesto dell'Architettura aerea, dell'architetto Angiolo Mazzoni, che con la sua vasta produzione architettonica costituisce, a nostro avviso, una delle fonti linguistiche del Razionalismo da cui la Regia Aeronautica attingerà, come esamineremo in seguito, per coniare quella veste omogenea, uniformante, che distinguerà l'immagine aeroportuale dei secondi anni Trenta.

Il costante riferirsi all'aviazione, da parte del Neofuturismo, e conseguentemente all'idea della "macchina", di cui l'aeroplano costituiva l'episodio emblematico, influenzò la corrente pittorica che, per la frequenza del soggetto preferito, assunse il nome di Aeropittura. Il tema ricorrente nelle sue raffigurazioni fu la visione spettacolare della città, efficacemente raffigurata dal pittore Tullio Crali con i suoi vertiginosi tuffi, proiettati in una sorta di voragine urbana senza la speranza di un recupero, oppure le congelate forme del movimento, come quella del precipitare del paracadutista come si rileva da un quadro di R. Di Bosso.

Il dilungarsi sui diversi aspetti del Futurismo, proiettandone la descrizione delle principali vicende fino al suo esaurimento, verificatosi con la seconda guerra mondiale, è dovuto alle connessioni ideologiche che accomunarono il movimento culturale e l'aviazione. Di questo sembra che non possono esserci dubbi anche se appare limitata l'intenzione di queste pagine di definire un quadro esauriente della complessità del fenomeno. Tuttavia la domanda da porre riguarda quale influenza esercitò il Futurismo sull'attività demaniale della Regia Aeronautica. Sul piano operativo l'incidenza fu invero modesta, a parte qualche episodio sporadico come quello dell'ingegnere Guido Fiorini, – di cui accenneremo nel capitolo del presente studio riguardante l'aviorimessa – promotore di una concezione statica

detta "tensistruttura" della quale il Futurismo ne avocò la filiazione, e fu applicata per una aviorimessa il cui progetto non ebbe seguito. Riteniamo invece che l'azione futurista ebbe i suoi bravi meriti nello scuotere, nel porre dubbi, in una coscienza addormentata oppure pervicacemente attestata su valori che riteneva irreversibili. L'architettura razionalista dovette, senz'altro, al Futurismo, che era latore anche di messaggi esterni, di provenienza europea, quali la visione cubista, quella neoplastica o quella costruttivista, di un debito figurativo imponente, che si ritroverà nelle opere di molti architetti emergenti della sua corrente come Terragni e Mazzoni.

L'azione dirompente e sovvertitrice del Futurismo nel tradizionale ordine costituito della cultura nazionale, di cui mise in crisi le radicate istituzioni ideologiche, venne contrastata da altri movimenti culturali, che seguivano una diversa



Una raffigurazione di Giorgio De Chirico appartenente al periodo metafisico.

concezione dell'arte. Aggiungasi che il Futurismo concepiva la realtà, secondo un pensiero eracleo, come energia in continuo mutamento; tale principio come vedremo era affatto differente da quello a cui si uniformava la maggior parte delle correnti artistiche nazionali dei primi decenni del secolo, le quali intendevano la realtà ancora trattenuta al filo della tradizione.

Uno dei movimenti artistici che si contrappose al Futurismo e alle avanguardie straniere, fu quello denominato Metafisica, che si formò nel secondo decennio del secolo, per merito del pittore Giorgio De Chirico. L'importanza ideologica di questa tendenza, che si richiamava all'ordine, alla tradizione, al mestiere, fu l'aver delineata una corrente di gusto che intendeva ripresentare una idea della forma, liberata dalle fallaci interpretazioni impressioniste o altre concezioni moderniste, riappropriata di quella purezza alludente alla grande tradizione rinascimentale sviluppatasi da Giotto a Masaccio.

Sul piano concettuale i principi a cui faceva riferimento la corrente di Metafisica erano affatto differenti da quelli che sosteneva il Futurismo, i quali, malgrado l'enfasi talvolta paradossale delle proposte, avevano i pregi della immediatezza e della concretezza, indubbiamente più efficaci per un uditorio piuttosto vasto. Gli assunti ideologici di Metafisica erano piuttosto sfuggenti, richiedevano per essere compresi una disposizione intellettuale raffinata e sensibile. La poetica dechirichiana isolava un mondo composto di oggetti colti in una sorta di enigmatica atmosfera, fissando in modo concreto volumi, spazi, colori, in un insieme strutturalmente stabile ma dal significato simbolico inquietante e indecifrabile.

Sul piano operativo si ebbero le famose raffigurazioni delle Piazze d'Italia e delle Muse inquietanti di Giorgio De Chirico. È la proiezione di un mondo interiore colto nell'attimo del sogno. Sono piazze immerse in una solitudine senza tempo o manichini che alludono ad una umanità mitologica e astratta. "Questo universo urbano, che recupera le vestigia di una archeologia semplificata, ma nello stesso tempo sobriamente colta, svolge un ruolo complementare e per alcuni versi opposto all'universo meccanico vissuto con maschia passione ed autentica partecipazione dai futuristi" (21).

Un efficace raffronto tra le idee di città, rispettivamente sottese dalle poetiche di Metafisica e del Futurismo, è fornito da Cesare De Seta, allorché intravede l'assoluta mancanza della folla nelle visioni urbane dechirichiane, e si domanda le ragioni di quell'assenza. "La risposta non è facile e non è certo una sola. Il fallimento della utopia urbana futurista è un dato che appariva inoppugnabile già in quegli anni: la città santeliana e futurista era tuttavia un'utopia modernista, palpitante di masse e di traffici, vivida di colori e rumori, ingombra di grattacieli e di veloci mezzi di trasporto; la città che recupera De Chirico non è quella immagine della città, né tanto meno quella convulsa e violenta, disordinata e orribile che ha dinanzi agli occhi continuamente, ma la città rinascimentale, quella Ferrara che è la «più metafisica di tutte le città». In questa memoria, storicizzata in un luogo ir-reale ed in una dimensione senza tempo, non v'è posto per le folle ma solo per mute effigi di quel passato in cui De Chirico si è tuffato con disperata freddezza, cercando di fuggire un presente storico da cui non ci si può sottrarre se non attraverso la magica rarefazione del sentimento e della poesia" (22).

Nelle riviste "Valori Plastici" e "La Ronda", sia De Chirico che Alberto Savinio elaborarono, alla fine del secondo decennio, una tematica riguardante l'esigenza di una nuova classicità, da ricercare ritornando indietro nel tempo, fino alle radici di quella mitica, elaboratasi nell'antica Ellade e poi diffusasi nel bacino del Mediterraneo. Si invocò pertanto il riconoscimento della forma classica originaria,

pura, mediterranea, solare, spogliata da tutte le contaminazioni che le si erano accumulate addosso nei secoli.

Gli effetti della poetica dechirichiana contribuiscono ad accelerare quel processo di maturazione che affrancherà, negli anni Venti, l'architettura italiana dall'atteggiamento riverente nei confronti della tradizione e dell'influenza esterofila. Tali effetti si avverteranno nelle correnti architettoniche del Novecento e del Razionalismo che distingueranno, negli anni Venti, l'architettura italiana. Mentre per il Razionalismo il debito nei confronti di De Chirico e Savinio è da ricercare nella teorizzazione del concetto di purismo, nondimeno elaborato in modo ancora più incisivo da parte della cultura francese, in particolare Le Corbusier, per gli aderenti al Novecento architettonico il nodo filiale con la poetica di Metafisica è più stretto. Costoro assumono quale parametro di riferimento ideologico la cultura classica, mediterranea, restituita nei suoi valori primigeni, nella sua essenza fondamentale. Massimo Bontempelli, teorico e propugnatore delle idee novecentiste, nell'ambito della letteratura e delle arti figurative, definiva tali valori come "primordiali". L'aspirazione consisteva in "un recupero ab origine dell'arte italiana" (23), che si



*Un dipinto murale di Marcello Dudovich.
Roma – Palazzo Aeronautica.*

contrapponesse, in nome di un ritorno all'ordine, allo spirito rivoluzionario che serpeggiava nell'ambiente futurista.

Del Novecento architettonico non esiste un "corpus" di teorizzazioni come quello che venne esteso, nelle più svariate occasioni, per il Futurismo. Per intenderne i principi fondativi, i presupposti teorici, bisogna rifarsi alle riviste la "Voce", "Valori Plastici", agli scritti di De Chirico, Savinio, Bontempelli e Soffici. In particolare Vincenzo Cardarelli, alla inaugurazione della rivista "La Ronda" pronunciava le seguenti affermazioni, significative per intendere il clima ideologico che animava la corrente: "Ci sostiene la sicurezza di avere un modo nostro di leggere e di rimettere in vita ciò che sembrava morto. Il nostro classicismo è metaforico e a doppio fondo. Seguitare a servirci con fiducia di uno stile defunto non vorrà dire per noi altro che realizzare delle nuove eleganze, perpetuare insomma insensibilmente la tradizione della nostra arte. E questo stimeremo essere moderni senza spatriarci" (24). Dalle parole di Cardarelli si comprende che l'invito a rivolgersi, senza remore, al passato nazionale, andava attuato con una diversa linea di metodo, scovandone tra le pieghe della metafora, il fondo più autentico della eredità classica, allo scopo di disporne valori e insegnamenti appropriati.

Il Novecento architettonico si formò inizialmente a Milano per merito di alcuni architetti che si raggrupparono intorno a Giovanni Muzio, il quale si può ritenere l'anticipatore del movimento. È interessante rileggere qualche brano di uno scritto di questo architetto dove si accenna alle motivazioni che condussero alla fondazione del Novecento. Rievocando la situazione culturale, dell'architettura milanese, del primo dopoguerra mondiale, Giovanni Muzio, nel 1931, scrive: "Trovare nella fervida ed intensa ripresa edilizia del dopoguerra in Italia caratteri architettonici definiti ed omogenei è difficilissimo; la fretta, l'eterogeneità degli autori, l'incertezza del gusto hanno generato dappertutto la più caotica confusione" (25). Muzio denuncia il costume dominante, nell'attività edilizia, di porsi ognuno con un proprio linguaggio espressivo, ed aggiunge che con la circostanza della guerra si era creata l'occasione, per tanti architetti, di rimeditare sulla natura e sulle condizioni dell'architettura. "All'esasperato ed arbitrario individualismo, che nella singolarità delle trovate faceva consistere l'abilità e la fama di un progettista, parve necessario sostituire una regola; soltanto da una disciplina e da una comunanza di sentire si sarebbe formata, a poco a poco, una nuova architettura" (26). Racconta Muzio che all'epoca molti architetti sensibili si resero conto che per porre rimedio all'esasperato individualismo occorreva imporsi altri obiettivi e indirizzi di metodo. "Venne loro spontaneo così di volgere gli studi all'arte di costruire le città, studi presso di noi trascurati o lasciati in balia d'irresponsabili uffici, con la triste conseguenza che in Italia ormai le città, nelle loro parti nuove, sono quasi tutte guaste e sgradevoli per la mancanza di idee direttrici e di unità architettonica" (27). Per la scelta di un linguaggio a cui fare riferimento "gli esempi più buoni ed originali del passato apparvero con sicurezza quelli di derivazione classica e particolarmente a Milano quelli del primo Ottocento. (...) Come per l'urbanistica anche per l'architettura s'impose un ritorno al classicismo, in modo analogo a quanto avveniva nelle arti plastiche e nella letteratura" (28). Ad un certo punto Muzio giustifica le ragioni di questo esclusivo ritorno al passato. "È opportuno illustrare oggi complessivamente questo movimento di restaurazione classica, perché a mio giudizio esso è una netta reazione non soltanto al declinante eclettismo prebellico ma soprattutto alle mode straniere. Esso poteva venire scambiato per una strana anomalia, derivata da una sordità provincialesca mentre tutta Europa era in convulsione e ansiosa di estreme novità, oppure per una ripresa di facili e scolastiche regole. Invece si trattava di un movimento originale e di ben più profonde ragioni" (29).

I convincimenti dell'architetto Giovanni Muzio vengono espressi in una fase di piena maturazione del Novecento architettonico, in un periodo in cui questo si estende su tutto il territorio nazionale, ponendosi come architettura moderna che non dimentica certe caratteristiche retoriche e monumentali. Come diremo in seguito, nella evoluzione di tale linguaggio concorse anche la Scuola romana del "barocchetto", nella sua particolare elaborazione della memoria storica, che vede tra i protagonisti il futuro progettista di Palazzo Aeronautica. Tuttavia i confini di tale movimento non appaiono mai netti e definiti, consentendo talvolta di comprendere in esso protagonisti come Marcello Piacentini, nei casi dove vi è tendenzialmente indirizzato come nella piazza della Vittoria a Brescia, nella Casa madre dei Mutilati a Roma, oppure nel Palazzo del Banco di Napoli, nel capoluogo partenopeo. La singolarità di questo movimento architettonico fu appunto una certa duttilità linguistica delle sue forme espressive tipiche, che si apparentava a quella razionalista allorché questa era più vicina ai canoni accademici; questo permetteva ad architetti come Gio Ponti, Giovanni Michelucci ed Angiolo Mazzoni, per citarne alcuni, di spostarsi, con i loro differenti temi linguistici, in un ambito tra il Novecento e il Razionalismo.

Come abbiamo accennato nell'esordio di questo capitolo, nel 1928 si ebbe a Roma la prima Mostra del Movimento Italiano per l'Architettura Razionale. Tale



Roma – Casa dell'Aviatore di via IV Novembre. Un interno con sala bar.

Nostro, posto a confronto con l'attuale palazzo, rivela che la primitiva concezione, più aderente alle scenografiche visioni di Brasini, è stata radicalmente trasformata. È da ritenere che la committenza aeronautica, pure apprezzando la genialità della proposta, dovette suggerire una revisione, raccomandando una maggiore compostezza, una più contenuta ornamentazione, che tenesse in debito conto quelle esigenze militari che impongono severità delle forme, accenti spartani, una più contenuta ostentazione, che mancano nel primo dato di progetto che desta l'impressione di un edificio padronale, di un palazzetto aristocratico. Supposto che l'edificio ebbe quale primitiva destinazione l'uso esclusivo per la residenza e il circolo Ufficiali, l'aspetto decoroso che si volle rappresentare nelle forme architettoniche rientrava nella sfera di soddisfacimento delle esigenze della borghesia, come per altri episodi aeroportuali si era verificato. Tuttavia è da supporre che la revisione della prima proposta progettuale, sia stata determinata dalla necessità di contenere l'altezza del fabbricato, disposto a poche centinaia di metri dall'area di volo e quindi costituente un pericoloso ingombro. Nell'ambito di tale raccomandazione si aggiunse anche quella relativa ad un contenimento della proposta ornamentale.

La mancata realizzazione della prima proposta progettuale di Brasini per il Palazzo dell'idroscalo tarantino, è da considerare un'occasione perduta. L'attuale edificio, del quale riserviamo la lettura nel seguito, ricorda, specialmente nella parte inferiore, la prima proposta, ed è, parimenti a questa, altrettanto bello e interessante. Nondimeno altra impressione avrebbe destato la realizzazione del primo progetto; l'edificio proposto, dotato di una contenuta articolazione delle masse, sottolineata dai partiti architettonici che conferivano all'insieme una intensa griglia di lettura, presentava, nella copertura a tetto, interessanti soluzioni tipologiche, costituite dal corpo di fabbrica d'attico e dalla terrazza svettante sulla parte centrale.

È da rilevare che nella prima proposta progettuale, si può cogliere il sintomo di una influenza Liberty, ravvisabile nel disegno di qualche dettaglio ma, specialmente, nella conformazione volumetrica della parte superiore dell'edificio, nei corpi cilindrici delle scale con le cupolette a tutto sesto. È una indicazione che in questa sede non può essere approfondita ed è, da ritenere, quindi soltanto una fuggevole impressione che se fosse convalidata da un esame più profondo, rivelerebbe il sintomo di una presenza mentale – il fantasma dell'Art Nouveau – che indubbiamente minava la convinzione di Brasini a costruire un'architettura spoglia da ogni influenza esterofila. Resta da aggiungere che proprio le opere tarantine, i palazzi dell'Idroscalo e del Governo, costituiscono gli interventi architettonici più misurati e contenuti del repertorio brasiniano; ma mentre nell'edificio dell'idroscalo, sia la primitiva concezione che la fabbrica realizzata, il virtuosismo dell'architetto indulge in una proposta architettonica che non si allontana da una certa schematicità tipologica classica, intesa come rappresentazione nei prospetti dell'ordine architettonico, il Palazzo cittadino è più spoglio e severo, conservando peraltro toni e rapporti di scala che rimandano alla "romanità".

Rispetto al progetto originale, l'attuale Palazzo dell'idroscalo dispone di tre piani fuori terra. Manca anche la copertura a tetto che le fotografie dell'epoca dimostrano allora esistente. Dal disegno pervenutoci sembra che la primitiva proposta planimetrica non presentasse quella concavità che è un dato caratteristico della fabbrica in seguito realizzata. Anche i prospetti, ai piani superiori, privi della tessitura in laterizio di rivestimento, denunciano una situazione d'incompiuto. Ma la parte a piano terra dell'edificio riflette l'idea originale dell'architetto, sulla quale si avviano le seguenti riflessioni sul problema dell'interpretazione critica del linguaggio brasiniano, al fine di dare una risposta, con sicuro convincimento, in merito alla attribuzione dell'architettura dell'Accademia Aeronautica di Capodichino.

L'esame di una fabbrica architettonica, opera di autore ignoto, consente la possibilità dell'attribuzione di una paternità, mediante l'individuazione di alcune costanti stilistiche, tipiche di un architetto di consolidata reputazione, che sono riconoscibili nell'opera da ascrivere. Nel corredo linguistico di ogni architetto, ricorrono episodi lessicali tipici, riscontrabili nei dettagli ornamentali, sia per quanto concerne la costante qualità del disegno, degli episodi conclusi – un frontespizio, una cornice, un capitello – sia per quanto riguarda il modellato dei particolari, nei casi dove è possibile ravvisare un gusto creativo associato a coerenza formale. Nella multiforme attività di Brasini, ogni progetto, ogni edificio realizzato, è il pretesto per una nuova ricerca figurativa. Ogni fabbrica è, pertanto, distinta da una propria immagine che si differenzia dalle altre dello stesso autore. Tuttavia esse



*Napoli – Aeroporto di Capodichino.
Edificio destinato quale sede dell'Accademia Aeronautica.
Il corpo di fabbrica contenente lo
scalone principale.*

avvenimento venne preceduto dall'estensione di uno scritto programmatico, pubblicato nel 1926 sulla rivista "La Rassegna Italiana", che conteneva "in nuce" l'orientamento della nuova tendenza architettonica. Sottoscrittore del programma fu il gruppo "7", costituito da architetti tra i quali figurava Giuseppe Terragni, che qualche anno più tardi si occuperà della progettazione di un complesso per aeroclub per l'idroscalo di Como.

Il Movimento razionalista italiano si faceva partecipe degli avvenimenti architettonici che accadevano in Europa, dei quali rispecchiava le istanze di fondo anche se con accenti e personalismi propri. Uno degli architetti che contribuì profondamente, mediante una acuta e insolita azione dottrinale, al radicarsi, nelle coscienze dei primi razionalisti, delle idee della nuova architettura moderna, fu il francese Le Corbusier, specialmente con il saggio "Vers une architecture". È un testo che raccoglie riflessioni, dichiarazioni, principi, riguardanti la problematica di un modo di concepire la forma architettonica diversamente da quella tradizionale. Con la definizione dell'architettura quale "gioco sapiente, rigoroso e magnifico dei volumi assemblati nella luce" ⁽³⁰⁾, Le Corbusier esprime il concetto che informa la sua idea di architettura, vista attraverso l'uomo, assunto come "modulo" per ogni standard architettonico, ed il mito della macchina, con il quale si esalta la bellezza dell'aeroplano. Ma l'interesse dei razionalisti per l'azione dottrinale e concreta di Le Corbusier non si limitò soltanto al sunnominato saggio. L'architetto francese proponeva una condizione dell'architettura assolutamente nuova, concedendo uno spazio astratto, rarefatto, dove l'uomo emancipandosi da ogni rapporto terreno viveva in una sfera esclusivamente intellettuale.

L'importanza di Le Corbusier per i primi razionalisti è confermata dal fatto che il programma del gruppo "7" esprime, nella parte iniziale, un omaggio all'architetto francese, alludendo alla nascita di "uno spirito nuovo" la cui espressione si richiama alla rivista "Esprit Nouveau", dove venne inizialmente pubblicato, a partire dal 1920, "Vers une architecture".

L'attrazione dei primi razionalisti per le correnti europee dell'architettura moderna non si limitò soltanto a Le Corbusier. Nel manifesto programmatico, pubblicato in diverse riprese dalla rivista "La Rassegna Italiana", vengono citati architetti come Gropius, Mies van der Rohe, Mendelshon e Rietveld, a giusta ragione considerati maestri del Movimento Moderno. Una certa influenza venne esercitata dal costruttivismo russo, degli architetti Tatlin, Malevic ed El Lissitzky, il quale presentava delle affinità, seppure più liricamente intese, con il futurismo. Il riferimento alle opere di questi architetti, da parte dei razionalisti, non è passiva e totale accettazione dei loro principi, ma spesso è anche polemica contraddizione, come per l'assunto lecorbusieriano di considerare la casa come una macchina per abitare, che non trova concorde il gruppo "7".

È bene ricordare anche l'influenza che esercitò in Italia l'architetto austriaco Adolf Loos, come è provato dall'interesse che avrà per la sua opera l'architetto novecentista Giuseppe De Finetti. Loos predicava con toni intransigenti l'assoluta necessità di eliminare ogni concessione al gusto decorativo. Nel suo saggio "L'ornamento e delitto" ⁽³¹⁾ vengono riportate dichiarazioni di principio che Loos applicava puntualmente in un'architettura spoglia, tersa, luminosa, nella semplicità della forma. Importantissima lezione esercitò anche Walter Gropius, direttore del Bauhaus, la scuola d'arte che sovvertendo ogni metodo didattico tradizionale proponeva l'educazione di una espressione artistica tendente a identificare il vero senso della forma e del colore presente in ogni materiale. Gropius progetterà, con l'occasione del trasferimento dell'istituto d'arte a Dessau, la nuova sede che diventerà un esempio paradigmatico dell'architettura moderna.

Le aspirazioni a cui tendevano i razionalisti del gruppo "7", si colgono in alcuni punti essenziali del loro manifesto programmatico. "La nuova architettura, la vera architettura, deve risultare da una stretta aderenza alla logica, alla razionalità. Un rigido costruttivismo deve dettare le regole. Le nuove forme dell'architettura dovranno ricevere il valore estetico dal solo carattere di necessità, e solo in seguito, per via di selezione, nascerà lo stile" (32). Il termine di razionalità adoperato nella frase sottende quello di funzionalità, quale logico corollario di una tesi che considera l'estetica dell'edificio la risposta corretta ottenuta dalla individuazione del "carattere di necessità" e dalla stretta aderenza ad esso. Lo stile nascerà per via di selezione, inteso questo concetto nella identificazione di forme consuete che il gusto estetico indicherà quali stilemi convenzionali da promuovere a linguaggio.

Con i termini di rinuncia e semplicità è fondato un altro principio dell'architettura razionalista che intende rifiutare l'ostentazione della individualità, a favore di tipologie riconosciute idonee ed atte alla costruzione in serie e, al contempo, individuare nella semplicità, intesa come forma assolutamente rispondente alle funzioni richieste, la verità di una nuova bellezza estetica, aderente alle finalità morali e sociali dell'uomo moderno. "Occorre persuadersi che almeno per un tempo la nuova architettura sarà fatta in parte di rinuncia. È necessario avere questo coraggio: l'architettura non può essere individuale. (...) Si dirà che la nuova architettura riuscirà povera; non bisogna confondere semplicità con povertà: sarà semplice, e nel perfezionare la semplicità stà la massima raffinatezza" (33).

In merito ai rapporti con il passato i razionalisti, a differenza dei futuristi che lo rifiutano drasticamente, stabiliscono un diverso atteggiamento. "Tra il passato nostro e il nostro presente non esiste incompatibilità. Noi non vogliamo rompere con la tradizione: è la tradizione che si trasforma, assume aspetti nuovi, sotto i quali pochi la riconoscono" (34). L'intenzione di richiamarsi al passato è diversamente condotta rispetto ai novecentisti; questi tentavano di ricondursi alla concezione classica primitiva cancellando ogni dato sovrastrutturale pervenuto con la tradizione storica; i razionalisti intendono la continuità con il mettere in evidenza l'equilibrio e il rigore, la geometria latente, le proprietà costruttive, gli elementi concettuali che regolano l'organismo, propri del mondo classico. Nella operazione di restituzione della memoria, si misura la differenza tra le diverse



*Firenze, Stazione di Santa
Maria Novella.
Architetto Giovanni Michelucci.*

correnti di architettura del Ventennio; da quella eclettica, che non poneva interrogativi al materiale storico adoperato, ai futuristi che lo rifiutavano; dai novecentisti che tentavano di riproporne l'essenza spaziale, ai razionalisti che intendevano recuperarne i gangli vitali per concepire una spazialità nuova e moderna.

I contenuti di principio manifestati dai razionalisti negli anni che precedettero la loro prima Esposizione del 1928, vennero ribaditi proprio in tale occasione dagli architetti Gaetano Minnucci ed Adalberto Libera, dove trovarono una risposta documentaria nella presenza alla mostra di ben cinquecento progetti. La reazione da parte della cultura conservatrice fu abbastanza sensibile, nel tentativo di avversare tale indirizzo. Si ebbero perfino ritorsioni esercitate nei confronti degli studenti di architettura, colpevoli di preparare tesi di laurea con indirizzo razionalista. Lo stesso Marcello Piacentini espresse le proprie riserve sulla sostanza delle tesi del gruppo "7". Singolarmente all'inizio i giovani razionalisti ebbero l'appoggio del Regime Fascista. Nel contenzioso apertosi tra i due opposti schieramenti, formati da una parte da quelli fedeli alla retorica monumentalista degli archi e delle colonne, e, dall'altra parte, seppure a debita distanza tra loro, da novecentisti e razionalisti, questi ultimi tentarono di presentare la loro architettura come espressione del regime dominante. Si ebbe pertanto una situazione culturale ambigua poiché la natura politica di un regime dittatoriale, come il fascismo, tendeva a privilegiare quelle componenti della cultura classica, a sua volta esaltata dal ruolo egemone che assumeva in tali circostanze, quali la monumentalità, l'assialità, gli archi e le colonne. Aggiungasi che l'esigenza della classicità del regime dominante veniva associata alla idea della "romanità" della quale il Fascismo se ne faceva portavoce. Nondimeno Mussolini appoggerà il Razionalismo, e lo farà con un atto quasi provocatorio, quando ricevendo i progettisti della città di Sabaudia e della Stazione di Firenze, la cui architettura si porrà come evento paradigmatico del nuovo corso, contrasterà il violento attacco condotto contro l'architettura cosiddetta modernista dal fronte dei conservatori durante una seduta alla Camera. Il significato del gesto del Duce a favore dei razionalisti verrà sottolineato dalla rivista Casabella con l'editoriale: "Mussolini salva l'architettura italiana" (35).

Qualche anno prima, in occasione della seconda Mostra dell'Architettura Razionale, avvenuta a Roma nel 1931, una singolare figura di intellettuale Pier Maria Bardi, aveva presentato a Mussolini un "Rapporto sull'architettura", dove si affermava categoricamente che l'architettura di Stato doveva essere quella Razionalista perché l'unica che ne esprimesse lo spirito "fascista". Lo stesso Bardi predisporrà nelle sale espositive della Mostra un fotomontaggio, definito "Tavolo degli orrori", dove in un originale collage apparivano, in un derisorio confronto, architetture eclettico-storicistiche tra le quali anche qualcuna di Marcello Piacentini.

Ma il consenso del Regime per l'architettura razionalista fu di breve durata. Eventi storici e politici, di rilevante importanza per il Fascismo, ne accentuarono l'atteggiamento reazionario. Pertanto i fautori della classicità, che avevano in Ugo Ojetti un accanito sostenitore, ripresero il sopravvento, determinando il ritorno degli archi e colonne che fu preponderante nella seconda metà degli anni Trenta. Ma a tale architettura compiacente seppero sottrarsi la Regia Aeronautica e l'architetto Raffaello Fagnoni nella occasione della realizzazione della Scuola di Applicazione di Firenze.

Lo scopo del presente capitolo è stato quello di definire un quadro di idee, di pensieri, di intenti, mediante una rassegna antologica dei documenti programmatici che animarono le principali correnti architettoniche del Ventennio. Nei successivi tre capitoli i temi appena accennati in questo luogo verranno debitamente approfonditi in quei casi, in quelle situazioni, che videro protagonista la Regia Aeronautica.

L'ECLETTISMO STORICISTICO

L'edificio dell'Accademia Aeronautica di Napoli-Capodichino, è l'evento architettonico più clamoroso della tendenza eclettico-storicistica accolta dalla Regia Aeronautica negli anni Venti. Ed è il caso più illuminante per esaminare un atteggiamento linguistico il cui obiettivo di programma è, principalmente, il soddisfacimento di una esigenza retorico-rappresentativa, il conseguimento di un "decor" inteso secondo la concezione vitruviana quale corrispondenza della forma architettonica alle istituzioni, mediante un monumentale apparato che secondo l'attuale giudizio può sembrare antistorico nell'adozione di un lessico di altri tempi ma che, allora, si accettava senza riserve perché verificato da una millenaria esperienza storica. Al contempo, tale apparato, è anche latore di un modello di riferimento nel quale si ravvisa una continuità di cultura, con una propria gloriosa origine, che la propaganda ideologica del Regime riconduce all'Impero romano. I temi lessicali e grammaticali adottati nel grande edificio aeronautico vengono recuperati da una tradizione architettonica che dalla rivoluzione brunelleschiana segue un coerente ciclo unitario, sviluppatosi all'insegna di un recupero dell'antico, che è anche consapevole coscienza di una propria idea di architettura, fino a quella corrente del gusto che è il neoclassicismo, con la quale si chiude l'esperienza rinascimentale. Quello che segue, nel corso del secolo decimonono, è un recupero dell'antico, non sorretto da un legittimo e valido supporto ideologico, che si autoalimenta rimestando stancamente soluzioni tipologiche codificate che, spesso, non hanno nessun rapporto filologico con quelle antiche ma ne conservano l'immagine tipo.

Negli anni Venti, in quel variegato mondo professionale che correde le proprie fabbriche di un repertorio linguistico, utilizzando sciattamente il materiale storico che le pubblicazioni manualistiche propongono, emerge almeno chi per rigore di ricerca è attento allo studio del repertorio antico, verificato con l'esame delle testimonianze esistenti, dalle quali si cercano i fondamenti compositivi. Ad un primo esame, l'edificio dell'accademia napoletana offre motivi convincenti – una rielaborazione del materiale storico riveduto con rigore filologico e raffinata sensibilità compositiva – per ritenere che il suo progettista facesse parte di quella categoria di architetti che compiva la propria esperienza professionale con stimoli intellettuali degni di nota.

Le vicende relative alla scelta di Napoli quale sede dell'Accademia Aeronautica e quelle riguardanti ogni atto tecnico-amministrativo afferente la costruzione dell'edificio, sono state rivissute in un recente contributo⁽¹⁾. Quello che interessa richiamare nel presente studio è, tra l'altro, la data del 15 novembre 1925 allorché si giunge alla firma della convenzione tra l'Amministrazione Aeronautica e il Comune di Napoli⁽²⁾. Con questo atto che ci consente di disporre di un evento certo circa la problematica della gestazione progettuale dell'istituto, segue la stesura del programma edilizio e, successivamente, l'affidamento della progettazione

ad un architetto che garantisca un risultato linguistico aderente a quello generalmente osservato dalle pubbliche istituzioni.

In Italia, dalla data dell'unità nazionale, il comportamento della committenza statale, nella scelta di uno stile che la rappresenti, è generalmente orientato verso il monumentalismo classicista, evitando ogni indulgenza nei confronti dei movimenti di avanguardia e a quelli d'oltralpe. Si ricercano, pertanto, nell'ambito accademico quelle figure professionali di prestigio che garantiscono l'istituzione di uno stile architettonico, quale linguaggio colto, che riallacciandosi alle gloriose testimonianze del passato nazionale, attesti quei contenuti che la struttura pubblica intende rappresentare.

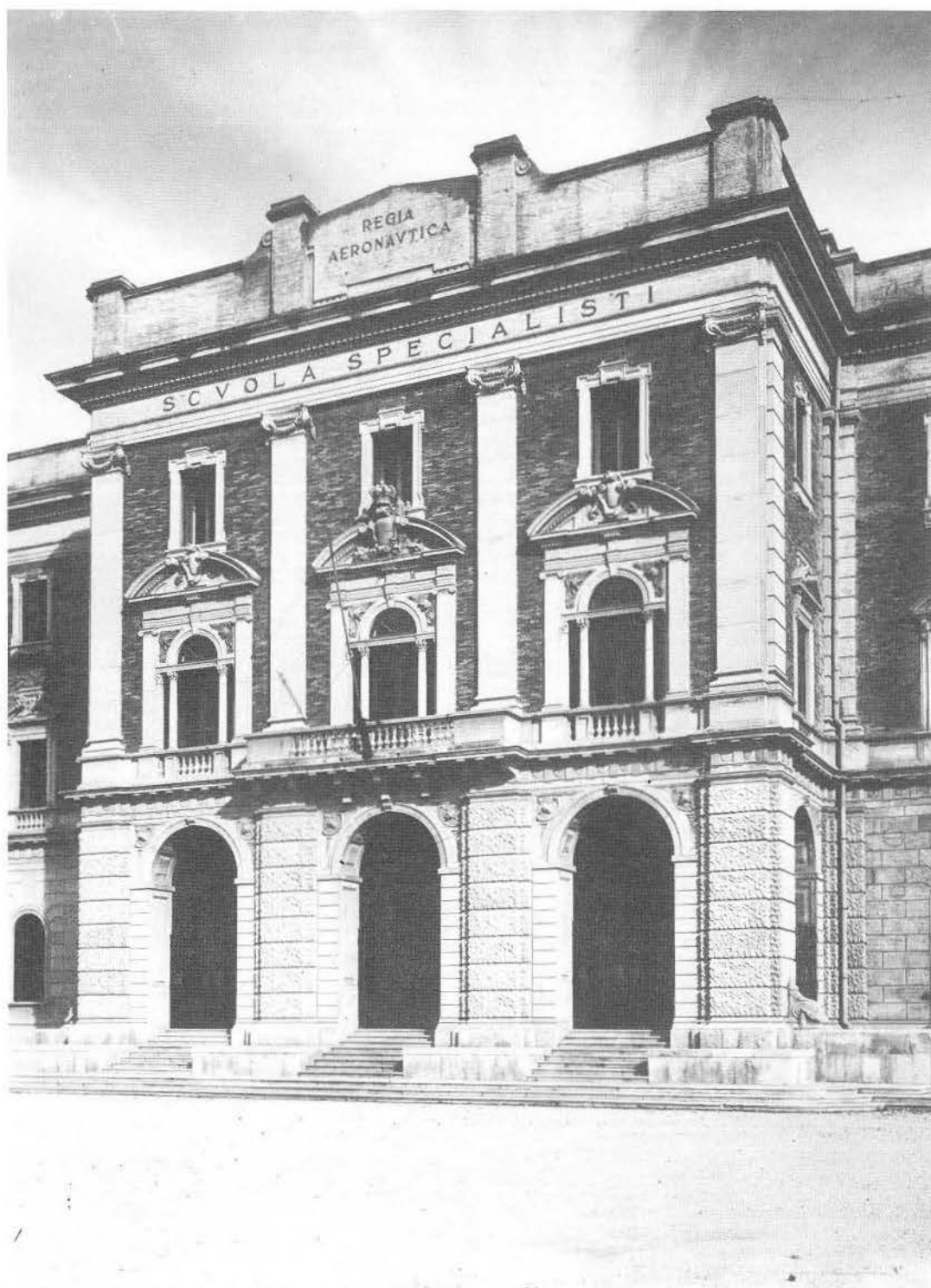
Un rapido sguardo tra le realizzazioni degli edifici più importanti, dopo l'unità, consente qualche citazione significativa per intendere il percorso compiuto nell'edilizia istituzionale. Tra le fabbriche magniloquenti ed eclatanti della Capitale un debito cenno lo merita il monumento a Vittorio Emanuele II, dell'architetto Giuseppe Sacconi; ridondante di allusioni ellenistiche sia per l'impianto scenografico, sia per la scala dimensionale, che sono caratteri tipici della cultura greca della città degli ultimi secoli prima di Cristo, esso segna in maniera vistosa uno dei luoghi cardine della struttura urbana dell'antica Roma. Altro edificio è il Palazzo di Giustizia, dell'architetto Guglielmo Calderini, rigoglioso ed esasperato da un barocchismo di forme che incute timore riverenziale. In un ambito più strettamente connesso alle vicende aeronautiche sono i due palazzi della Difesa (Esercito e Marina) che, come afferma Franco Borsi, insieme a quello dell'Aeronautica mettono a fuoco "tre momenti diversi dell'Eclettismo architettonico italiano e ne (sono) quasi la paradigmatica anche se non isolata immagine" ⁽³⁾. Dal Palazzo Esercito, in via XX Settembre, dell'architetto Gaetano Koch, che risente di influenze neorinascimentali, al Palazzo Marina, sul Lungotevere delle Navi, dell'architetto Giulio Magni, abilmente intriso di elementi ricavati da un classicismo volgente al barocchetto e suggestioni che rimandano all'Art Nouveau, è l'itinerario che prelude a Palazzo Aeronautica, dell'ingegnere Roberto Marino, edificio non privo di ambiguità nel suo riferirsi ad un conclamato Novecento architettonico, tuttavia velato da quei vincoli accademici, neoclassici, che ne irrigidiscono le facciate principali.

Tra le figure professionali più prestigiose, del periodo degli anni Venti, a cui riferirsi per quei temi edilizi di maggiore importanza, emergono, ciascuna con un proprio stile personale, seppure accomunato da una medesima matrice classica, gli architetti Armando Brasini e Marcello Piacentini; ma mentre quest'ultimo è più duttile nell'osservanza di un repertorio linguistico impostosi che quando occorre muta i modi di esprimersi a seconda delle circostanze e dei mutamenti socio-politici, il primo, con indissolubile e incorruttibile coerenza non abbandona mai un vocabolario architettonico in cui rifluiscono i termini di una classicità rivissuta con accorata nostalgia.

Tra Brasini e Piacentini è da annoverare anche la presenza dell'architetto Gustavo Giovannoni, ma la ricerca di costui, la sua personale poetica, è interessata a recuperare una tradizione architettonica minore. Questa seppure erede di quella dalle più nobili vestigia, ebbe interessanti applicazioni, specialmente a Roma, con riscontri anche nell'edilizia aeroportuale della Regia Aeronautica, dove fu etichettata con l'appellativo non certo lusinghiero di barocchetto romano; essa non uscì da un provincialismo che ebbe, tuttavia, i suoi effetti positivi, specialmente nel quartiere romano di Monte Sacro, ma conteneva nei suoi temi espressivi un carattere contingente che non alludeva affatto ai trascorsi imperiali o rinascimentali anche se indugiava nell'uso di elementi propri della romanità come, per citare un esempio, la finestra termale, tipica dei grandiosi complessi imperiali. Ma

del Giovannoni è opportuno ricordare la sua teoria in merito all'isolamento dei monumenti – il cosiddetto diradamento che causava la distruzione di tessuti urbani di una importanza storico-artistica rilevante – la quale contribuiva, con la prassi operativa della restituzione archeologica, all'invigorimento dell'idea di una "romanità" da anteporre quale fondamento ideologico nazionale.

Nella letteratura dell'epoca, nei discorsi, nei proclami del decennio che segna il crescere del Fascismo, è invocato, con frequenza, l'appellativo della "romanità", da ritrovare quale principio morale da riconoscere in ogni manifestazione artistica della vita nazionale. L'istanza della "romanità" è ribadita dallo stesso Mussolini quando, nell'occasione di un suo discorso tenuto a Roma il 21 Aprile 1924, in Campidoglio, dove è peraltro insignito della cittadinanza romana, rievoca le sue

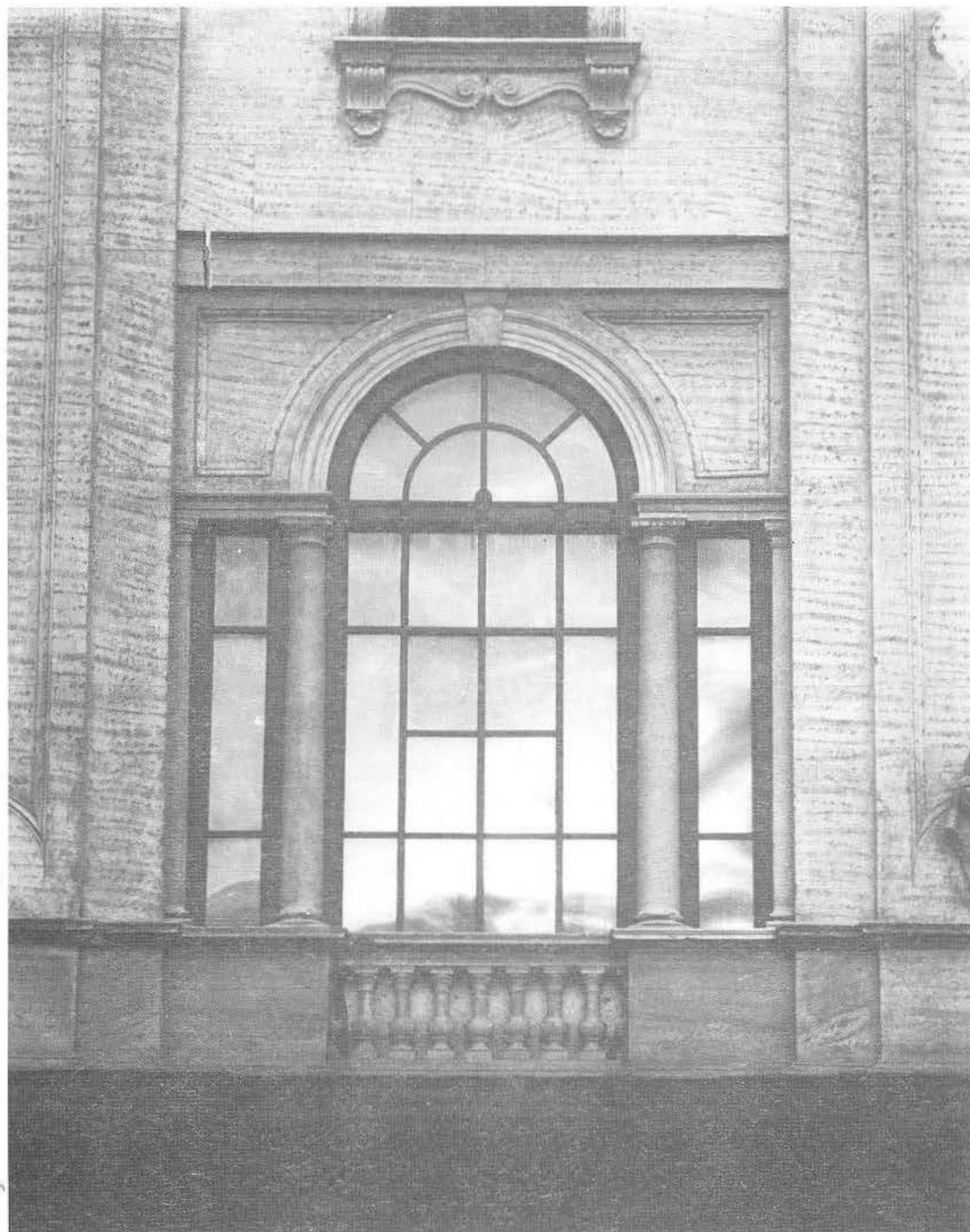


*Napoli – Aeroporto di Capodichino.
Particolare del prospetto principale
dell'edificio destinato quale sede
dell'Accademia Aeronautica.*

meditazioni "... sul mistero di Roma, sul mistero della continuità di Roma" ed espongono, in una succinta ed accorata sintesi, le gloriose vicende della città, da quella imperiale a quella di Cristo, e dalla quale si attende altre "... luminose ore che verranno". Con gli sventramenti, buona parte del nucleo antico di Roma è liberato da quanto si era venuto sedimentando, nei secoli, sui resti della città imperiale. Con tale operazione è posta in risalto una città monumentale che si impone nella memoria collettiva, sull'onda del convincimento retorico, anche per effetto di quel sortilegio arcano che rivelano le cose ritrovate. Vi è anche il disappunto, talvolta ironico, di chi non approva giustamente tali nefaste operazioni che distruggono brani di una Roma bellissima e suggestiva, per creare luoghi come piazza Augusto Imperatore, uno spazio urbano intristito che ha il solo merito di risaltare i valori di Ripetta e del Corso poco distanti.



Napoli - Aeroporto di Capodichino. Edificio destinato quale sede dell'Accademia Aeronautica; particolare del fronte principale.



*Napoli – Aeroporto di Capodichino
Edificio destinato quale sede dell'Ac-
cademia Aeronautica; una tipica
serliana di Armando Brasini.*

Nella temperie del recupero della "romanità", dovuta certamente ad esigenze di contingente propaganda, ma che rientra legittimamente nel diritto di una nazione civile che non disdegna il proprio trascorso glorioso ed ha il dovere di tenerlo vivo nella coscienza delle sue genti, senza peraltro distruggere l'altro passato di pari valore, la Regia Aeronautica non si sottrae da quelle direttive culturali, di rifiuto di ogni influenza che non sia nazionale, che seppure non codificate in un dato prescrittivo, costituiscono nondimeno principi a cui formalmente attenersi. Tuttavia tra le cause che obbligavano la scelta della tendenza accademica non vi era soltanto la motivazione ideologica del Regime, che per bocca di Ugo Ojetti tuonava: "l'arte ha da essere italiana!" Esisteva un vizio d'origine, una sorta di condizionamento intellettuale, con il quale ogni progettista d'architettura doveva fare debiti conti.

Non bisogna dimenticare che fino a tutto gli anni Trenta, l'insegnamento universitario di architettura privilegiava, nei corsi compositivi, lo studio degli stili del passato. Si incominciava con lo stile greco-romano, seguiva quello rinascimentale



*Roma – Edificio di via IV Novembre, opera dell'architetto A. Brasini.
Durante gli anni Trenta ospitò
la sede della Casa dell'Aviatore.*

ed infine lo stile medievale. Il tema di laurea dipendeva dalla personalità dominante che distingueva l'indirizzo culturale della facoltà. A Milano, in armonia con l'impostazione data da Camillo Boito, uno dei principali architetti italiani della fine del secolo decimonono, la cui ricerca formale prediligeva temi del Romanico, veniva scelto di preferenza lo stile medievale, forse un inconscio tributo ad ascendenze nordiche avvertite dagli abitanti del luogo. A Roma la tematica progettuale, caldeggiata da professori come Manfredi e Fasolo, oscillava preferibilmente tra quella romana e quella rinascimentale. Il progettista, pertanto, non aveva bisogno di stimoli particolari per abbracciare una corrente stilistica; questa faceva parte di un condizionamento istruzionale che non risparmiava i meno dotati ma, al contempo, ne assicurava la disponibilità di uno strumento di verifica compositiva che garantiva un prodotto professionale dignitoso. Il manualetto, il cosiddetto piccolo Vignola, faceva parte del corredo strumentale di ogni progettista di medio livello.

Taranto – Palazzo del Governo,
opera di Armando Brasini.



Soltanto i più dotati intellettualmente potevano affrancarsi dalle conseguenze delle siffatte esercitazioni universitarie, o scegliendo nuove strade linguistiche o dando un tono particolare agli stili classici adoperati, come riuscirà a fare Armando Brasini.

La decisione in merito alla scelta del progettista dell'Accademia Aeronautica di Capodichino fu certamente presa dall'allora Direzione Superiore del Genio e delle Costruzioni Aeronautiche. Probabilmente proposta dal responsabile della Divisione Demanio, fu il Generale Rodolfo Verduzio, capo della Direzione, che approvò la scelta, ed è lo stesso Verduzio, secondo la fonte Vadalà, che affermerà, in un successivo momento, che l'Accademia "si fregiava di una bella facciata di Armando Brasini" ⁽⁴⁾.

L'indisponibilità di una fonte diretta che chiarisca, senza dubbi ed incertezze, l'attribuzione progettuale dell'Accademia Aeronautica, dove è chiaramente ravvisabile l'apporto di una personalità dotata, deducibile dall'esame dei documenti disponibili sull'edificio, il cui magistero si osserva sia nella cura dei particolari, sia nel sensibile controllo compositivo, pone alcuni interrogativi riguardanti sia il riconoscimento della presenza del Brasini sia il livello del suo contributo. In questa sede tenteremo di sciogliere, per quanto ci può soccorrere l'analisi filologica, la riserva sull'attribuzione, la quale presenta anche l'incertezza se l'intervento progettuale è da ritenersi opera creativa di un singolo professionista oppure il concorso di diverse collaborazioni, secondo una logica preordinata.

Si riporta che una delle consuetudini della committenza pubblica dell'epoca, nelle occasioni della esecuzione di edifici di una certa importanza, fosse quella di approntare, presso i propri uffici tecnici, i progetti debitamente precisati sotto l'aspetto planivolumetrico e distributivo. Per gli esterni, per la definizione dei prospetti, o anche per gli interni, dove era richiesto il soddisfacimento di una esigenza retorico-rappresentativa, si organizzava un concorso ad inviti o ci si rivolgeva direttamente ad un professionista noto. Tale consuetudine venne contestualmente denunciata dall'architetto Cesare Bazzani, in occasione della 1ª seduta della Commissione Concorso per il Fabbricato viaggiatori della Nuova Stazione di

Firenze di Santa Maria Novella, tenutasi a Roma l'11 Agosto del 1932. Nel corso della seduta il Bazzani, rivolgendosi all'autorità politica presente, il Sottosegretario alle Ferrovie ingegnere Postiglione, chiese chiarimenti "... se il concorso si debba proprio indire per le facciate dei fabbricati viaggiatori, o non piuttosto per i fabbricati viaggiatori" (5). Dal verbale della riunione, alla quale erano presenti, tra gli altri, gli architetti Brasini e Piacentini, il futurista Marinetti, l'Accademico d'Italia Romano Romanelli e l'immancabile Ugo Ojetti, l'architetto Bazzani, a sostegno della sua richiesta concludeva, con il consenso dei convenuti che "... l'Architetto non può disgiungere nella sua opera la decorazione architettonica delle facciate da quella che è l'intima costruzione dei fabbricati e cioè della pianta dei fabbricati stessi" (6).

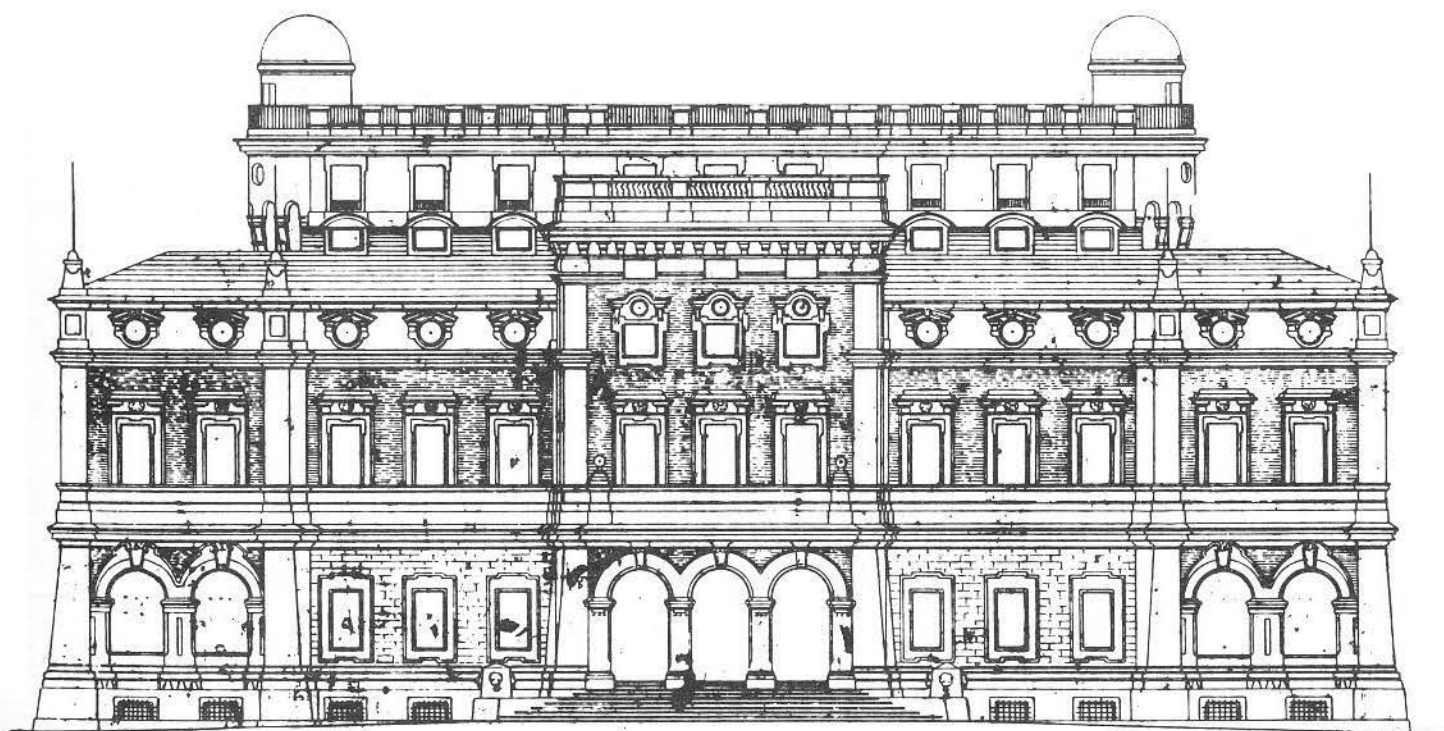
L'ipotesi che il contributo del Brasini, per l'architettura della prevista Accademia Aeronautica di Capodichino, rientri nella casistica suindicata è suggerita dalla frase del Generale Verduzio quando afferma che l'edificio si è "fregiato" di una



*Roma - Edificio di via IV Novembre.
L'atrio d'ingresso della casa dell'Aviatore.*

bella facciata del Sunnominato architetto. Ma altri elementi avvalorano tale testimonianza. Dalla documentazione dell'epoca, relativa alla nuova accademia, risultano disegni di progetto i cui caratteri architettonici differiscono, per una diversa impaginazione e definizione del prospetto principale ma, soprattutto, per la qualità del disegno che appare invero più modesta rispetto a quello che si desume dallo stato di fatto⁽⁷⁾. Ma anche una sommaria conoscenza della geniale versatilità di Brasini nel plasmare forme inaudite fornisce altre indicazioni che avvalorano la certezza di un suo parziale contributo nella definizione architettonica dell'edificio. La staticità dell'impianto planimetrico, rigidamente impostato su una semplice matrice geometrica dalla forma quasi quadrangolare, con una elevazione volumetrica razionale, senza scuotimenti, suggerisce una modesta paternità progettuale, non attribuibile al Brasini che, come si accennerà più avanti, limiterà probabilmente il suo intervento, in merito all'organizzazione della pianta, con l'espansione nella corte del corpo di fabbrica contenente lo scalone che riscatta così, almeno parzialmente, una concezione geometrica di spazio architettonico piuttosto convenzionale.

Il nostro interesse per Armando Brasini non è dovuto soltanto alla sua partecipazione al progetto dell'Accademia napoletana; egli è anche autore della palazzina Comando dell'idroscalo di Taranto, dove l'impronta personale dell'architetto romano è rivelata dalla presenza di alcune costanti lessicali del suo repertorio linguistico. Apprendemmo, negli anni Sessanta, dall'architetto Piero Vallauri, che ci aveva preceduti nell'incarico di Caposezione Impianti di quell'idroscalo, che l'edificio, fortunatamente ancora esistente, era opera di Brasini. In quell'occasione il nome di Brasini, che Vallauri, architetto romano, pronunciò con quell'enfasi adoperata per un nome di tutto rispetto, evocò immediatamente, in chi si era abbondantemente nutrito di letture critiche di architettura del secondo dopoguerra, soprattutto zeviane, la famiglia esecrata dei "diavoli" la quale comprendeva i Bazani, i Del Debbio, i Foschini, i Piacentini e, naturalmente, il Nostro. Ma la palazzina che avevamo dinnanzi, così insolitamente bella, non appariva e non appare opera di un "diavolo". Apprendemmo che Brasini era anche l'autore del Palazzo



Idroscalo di Taranto – Palazzo del Comando. Prospetto del fronte retrostante del primo progetto dell'architetto Armando Brasini.



Idroscalo di Taranto – Palazzo del Comando. Particolare dell'ingresso principale.

del Governo di Taranto, che ospitava la biblioteca Acclavio della quale eravamo abituali frequentatori, e così divenimmo consapevoli di un altro "pezzo" di architettura di Brasini. Ma Brasini era già stato a Taranto, sembra nel primo decennio del secolo, in occasione del servizio militare prestato presso un reparto d'aeronautica, forse l'aeroscalo di Grottaglie, dove si era cimentato in progetti di modesti monumenti funebri dedicati ai primi aviatori caduti.

Per intendere la natura e il rilievo che l'universo architettonico di Armando Brasini ebbe nel suo tempo e, fondamentalmente, il supporto ideologico a cui si rifece, è essenziale chiarire il rapporto di questo architetto con Roma, la città che gli aveva dato i natali ma con la quale il legame diventa, tramite un profondo e sensibile studio dell'antica Urbe, intenso, quasi viscerale. È stato scritto e condividiamo che "... nel suo grande stile si assiste ad una amplificazione tettonica della città di Roma, ove masse e superfici son uno, perché, secondo Brasini, come per ogni architetto antico, la forma urbis deriva dalla forma apparente dei suoi edifici pubblici, dalla capacità di un pontefice – sacerdote, sovrano e committente – di procurare prodigi" (8). Questo rapporto filiale con la sua città, questo assorbire non soltanto l'involucro ma l'intima essenza di una esperienza secolare, il cui presupposto è "l'uniformità di Ars et Urbs", è mirante al conseguimento di un preciso obiettivo che è il completamento della città imperiale, ottenuto con la sostituzione di quelle parti che non mostrano i segni della continuità dell'arte romana. Tale proposito è ricercato con l'invenzione di un repertorio figurativo, dalla perentoria

individualità, che è estrapolato dall'immenso giacimento antico della città, ma è lievitato, grazie ad una fantasia fertilissima, in un immaginario inaudito, in un utopistico universo, dove Brasini si aggira consapevole di muoversi nella sua città. Ma contrariamente alle visioni piranesiane o a quelle futuriste di Sant'Elia, la città di Brasini è reale perché, almeno per sparuti frammenti è realizzata. Il palazzo dell'Istituto Nazionale Infortuni, in via IV Novembre, a Roma, dove, negli anni Trenta, era ospitata la Casa dell'Aviatore, la chiesa del Cuore Immacolato di Maria ai Parioli, in Roma, e il Palazzo del Governo, a Taranto, consentono la percezione di uno spazio urbano monumentale, dotato di un timbro particolare che è anche effetto di una conformazione plastica originale. Ma le aspettative di Brasini, il suo sogno finale di una Roma grandiosa e magniloquente, resta vano. Il suo progetto per il centro di Roma, redatto nel biennio 1925-26, è, dopo un primo consenso, bocciato nel 1928 dal Duce, con la frustrante lapidarietà di un rinvio "sine die". In verità Brasini, nella proposta di un radicale sventramento del tessuto urbano che si era andato, dall'età medievale, lentamente stratificando, nel cuore della città, tra il Pantheon, piazza Navona e il Corso, supera ogni ragionevole aspettativa. Antonio Cederna così commenta il piano: "Una scenografia antologica di pezzi unici, forse lontano riflesso in un cervello sconnesso della pittura metafisica, frammenti congelati di città presentati come teste di decapitati su un vassoio: e intorno ad essi tozzi e squadrati edifici brasiniano-neoromaneschi" (9). Non condividiamo tale condanna, specialmente quando assume toni beffardi e impietosi; tuttavia bisogna riconoscere, nella critica di Cederna, la denuncia del mancato rispetto di un fondamento di principio, riguardante la strategia dell'intervento su una città millenaria come Roma, che non può essere stravolta radicalmente, anche da un genio. La costruzione della città, nel tempo, è una operazione da porre in essere per piccoli interventi, i quali, se contengono una idea di città, lieviteranno in seguito sino a definire un nuovo volto urbano. Il piano urbanistico di Sisto V, redatto nel secolo decimosesto, rispondeva ad una ideologia determinata e non prevedeva modifiche o sventramenti dissennati. La proposta di Brasini sarebbe stata più interessante se avesse posto attenzione, nel disegno di programma imposto, sui nodi insoliti, deboli, del Centro Antico di Roma, tralasciandone il resto in un generico piano quadro. Nondimeno bisogna ricordare che i successivi piani per Roma, di Giovannoni, di Piacentini ed altri, non sfuggirono a quella particolare temperie del gigantesco, dello sconvolgimento della città, in nome di quella nuova recante il segno, l'impronta, del Regime.

Armando Brasini è stato, specialmente nella seconda metà degli anni Venti, l'architetto italiano più famoso. Rispetto a Piacentini, più attento alla politica di corridoio e ai mutamenti di tendenza, il Nostro era piuttosto distaccato dalle vicende del quotidiano, preferendo guadagnarsi, con il merito dell'arte e con l'eccezionalità della propria proposta progettuale, la stima e il posto di prestigio che riteneva avere di diritto. Celebre anche all'estero, dove gli venne conferita la Legion d'Onore (10) e l'invito, quale unico italiano, a partecipare al concorso internazionale per il palazzo dei Soviet in URSS (11), fu, nel 1929, nominato Accademico d'Italia, divenendo, pertanto, un protagonista anche indiretto delle sorti dell'architettura moderna quando, membro della commissione giudicatrice del concorso per la Nuova Stazione di Firenze, votò a favore del progetto razionalista dell'architetto Giovanni Michelucci.

Il Palazzo dell'idroscalo di Taranto, costruito nel 1925, è un'opera di Brasini. La disponibilità del prospetto posteriore del progetto originale e la fortunata esistenza dell'edificio, malgrado i trascorsi bellici, consentono alcune riflessioni sulla tematica linguistica dell'architetto. Il dato di progetto disponibile, molto interessante poiché in esso si coglie un aspetto dell'intensa personalità stilistica del

sono accomunate da una griglia di segni caratteristici – predilezione per certe forme, per certi ritmi, per certe strutture sintattiche – che consentono, dopo un'attenta valutazione, di coglierne i nessi comuni.

Nell'edificio dell'idroscalo, nel portico racchiuso tra le due ali del fabbricato, si raccolgono episodi che si costituiscono quali elementi validi per un raffronto con altre opere del Brasini. Il prospetto del portico è impostato su una scalinata che conduce ai tre fornici d'ingresso, distinti da quattro colonne allettate, le quali proseguono, per ambedue i lati, per definire un intercolumnio comprendente un setto murario nel quale è tagliata una finestra, sulla quale è disposta una cornice mista formata dall'accostamento di due rettangoli di diversa superficie. Le colonne sorreggono un fronte trabeato sul quale insiste una balaustra d'attico. Se si sofferma l'attenzione sul motivo decorativo del doppio rettangolo, esso lo si individua anche nel fabbricato dell'Accademia napoletana, precisamente nei prospetti esterni del corpo di fabbrica contenente lo scalone di rappresentanza. Ma, limitandoci all'architettura brasiniana per la Regia Aeronautica, anche nel prospetto inferiore dell'edificio in via IV Novembre, a Roma, che ospitava, prima della guerra, la Casa dell'Aviatore, si ritrova il motivo del doppio rettangolo, costituente dunque una invariante lessicale di Brasini.

Altro elemento di riconoscibilità della personalità stilistica di Brasini è il suo tipico modellato dei particolari. Se si osservano i dettagli del portico dell'edificio dell'idroscalo, si nota la modulazione, quasi cromatica, con la quale l'architetto modella i particolari. Nelle cornici della balaustra, ad esempio, il passaggio dall'abaco all'acroterio non è mai brusco; lo stesso lo si nota nella trabeazione dove il triglifo è appena accennato. Questo sfumato cromatico è riscontrabile anche nell'edificio napoletano, in particolare nell'atrio coperto, dove è pienamente avvertibile, nelle riquadrature dei pilastri, la stessa sensibilità formale riconosciuta nel Palazzo dell'idroscalo di Taranto.

A parte gli episodi individuati, quello che si coglie nell'edificio dell'Accademia Aeronautica di Capodichino e nelle altre fabbriche di Brasini, al di là di ogni similarità, è la identità di gusto creativo, una consumata abilità di disegno, caratteri che sono perfettamente riscontrabili negli episodi minori. Tale constatazione accantona quegli interrogativi, ai quali è stato necessario dare una attendibile risposta, se si intende offrire un margine di sicurezza alla attribuzione al Brasini del concorso nella progettazione dei prospetti della fabbrica napoletana. Riteniamo comunque che l'apporto del Brasini non è riconoscibile soltanto nel disegno dei prospetti, esterni ed interni, ma è sicuramente presente nello scalone di rappresentanza, che, con la energica proiezione del blocco murario, nel cortile della fabbrica, rammenta lo scatto eversivo, dirompente, dell'architettura tipica del Nostro, poco soggetta a contenersi in un involucro compatto.

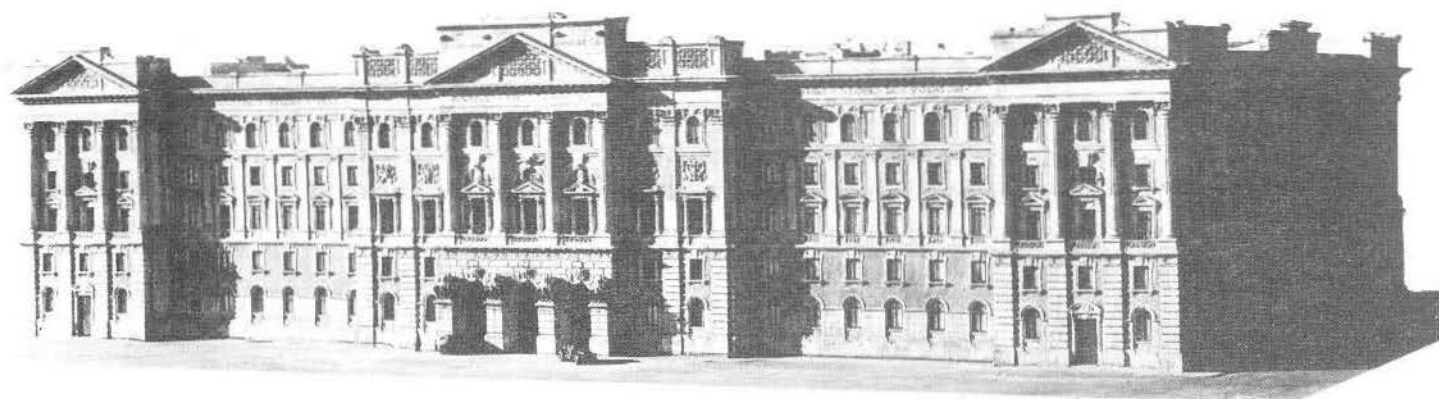
L'associazione del nome dell'architetto Armando Brasini a due fabbriche aeronautiche, degli anni Venti, è il riconoscimento di una sensibilità culturale che è pienamente ascrivibile alla Regia Aeronautica e che, come esamineremo in seguito, non fu episodio occasionale. Altre fabbriche d'impronta eclettico-storicistica distingueranno l'attività edilizia dei primi anni della Regia Aeronautica, la maggior parte anonime, prive della certezza di una firma autorevole, ma tuttavia esprimenti dignitose personalità creatrici. Resta il nome di Armando Brasini, di un architetto di cui si è scritto, in questi ultimi tempi, che "... fa vivere l'impeto dell'artista demiurgo, la grandiosità della concezione e dell'ideale, lo spreco senza risparmio di energia creativa, la capacità prodigiosa di assimilare e reinventare la grande architettura" (12).

Parallelamente alle vicende progettuali dell'Accademia Aeronautica di Napoli-Capodichino, che presero avvio con il 1925, si svolsero, con qualche anno di ritardo, quelle riguardanti la sede del Ministero dell'Aeronautica, della quale si avvertiva, con disagio, la mancanza poiché i numerosi enti centrali, che guidavano la forza armata, erano disseminati provvisoriamente in diversi edifici della Capitale. Come per il progetto per l'Accademia Aeronautica, redatto dalla Direzione Generale delle Costruzioni e degli Approvvigionamenti-Divisione Demanio e poi completato, per le facciate, dall'architetto Brasini, anche il Ministero venne progettato, per quanto riguarda la disposizione planovolumetrica, dalla stessa Divisione. È noto che la prima stesura del progetto, redatta nel 1927, non incontrò il favore di Italo Balbo, allora Sottosegretario all'Aeronautica, e venne accantonata; ma è giusto fare qualche considerazione sulla qualità architettonica che proponeva, poiché, anche se appartiene a quella architettura mai nata, è da considerare un atteggiamento culturale che va attentamente valutato.

Del progetto bocciato del Ministero dell'Aeronautica, sono disponibili le testimonianze fotografiche dei disegni, in particolare i prospetti esterni, e un modello in gesso, la cui impostazione planovolumetrica corrisponde a quella che verrà poi realizzata. Questa constatazione dimostra che anche per l'edificio ministeriale si era adottata la prassi innanzi accennata, consistente nella definizione delle funzioni, a cura dell'ufficio tecnico dell'ente committente, e della successiva impaginazione architettonica, a cura di un professionista esterno o di un funzionario tecnico, dotato di buona mano compositiva. Nel progetto della facciata principale del primo Palazzo Aeronautica, è posta, in basso sulla destra, una firma illeggibile, preceduta dal titolo di professore. Considerata l'importanza che rivestiva l'edificio, è da ritenere che l'incarico del disegno delle facciate, come per gli ambienti di rappresentanza, sia stato conferito a qualche architetto, titolare di una cattedra universitaria. Ma è da considerare anche l'altra eventualità, che il progetto sia stato completato dallo stesso Ufficio tecnico della Divisione Demanio. Spesso, in un primo momento della ricerca, per la realizzazione di un importante fabbricato, quella che potrebbe precisarsi come fase metaprogettuale, gli uffici tecnici definiscono, con il proprio personale, una proposta, che risponde alle ambizioni dei funzionari dirigenti, intesa a dimostrare di essere capaci di fornire un



Prospetto principale del primo progetto per Palazzo Aeronautica.



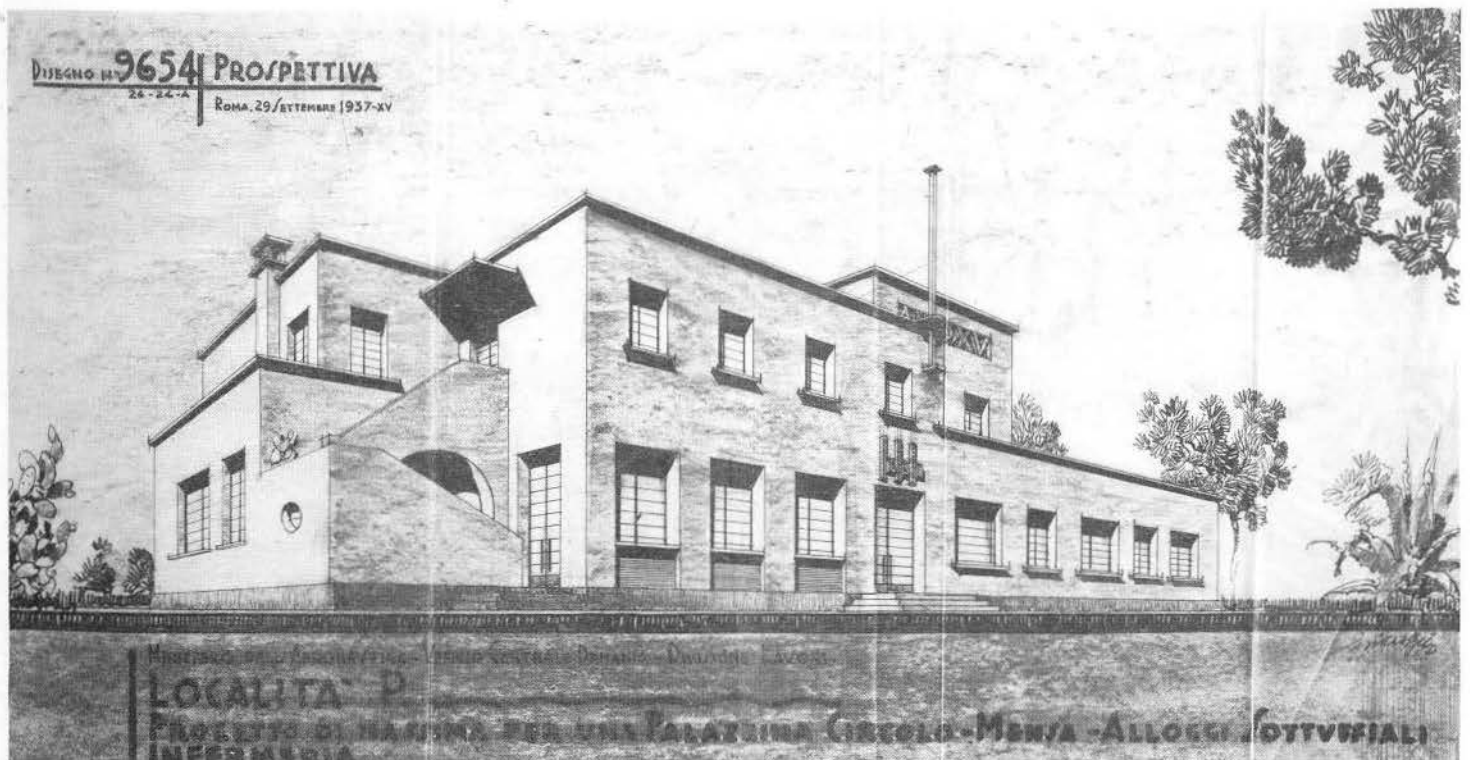
Fronte principale del modello in gesso del primo progetto per Palazzo Aeronautica.

progetto valido, il quale, a parte la qualità e l'esito finale, rimane sempre una valida indicazione di studio, per approfondire o individuare quei problemi, quelle insidie, che sono nascosti nelle pieghe di una ricerca progettuale di rilevante impegno. Se il progetto in questione fu redatto da qualche funzionario della Divisione Demanio, l'ipotesi è da ritenersi attendibile poiché, dalla documentazione ritrovata sull'attività edilizia della Regia Aeronautica, nel Ventennio, si è dedotto che presso la Direzione Generale delle Costruzioni non mancavano valenti disegnatori. Resta la domanda sul titolo di professore a cui dare una risposta. Ebbene, anche questa incertezza si può accantonare, quando si pensa che fino a pochi decenni or sono non erano pochi i diplomati del Liceo Artistico, in possesso dell'abilitazione all'insegnamento del Disegno, che prestavano servizio negli uffici tecnici del Demanio Aeronautico, come disegnatori, e premettevano alla loro firma il titolo di professore, cui spettava per la idoneità conseguita, la cui usanza era benevolmente tollerata nell'ambiente di lavoro. Tuttavia, negli anni tra le due guerre, proliferavano, tra i funzionari tecnici delle più svariate amministrazioni pubbliche, i diplomati, in disegno architettonico, delle Accademie di Belle Arti. È evidente che, nel caso di Palazzo Aeronautica, la cui progettazione presentava problematiche di coordinamento rilevanti, l'autore della parte architettonica non poté non essere che un tecnico dalla cultura universitaria.

La probante conferma che il progetto classicheggiante del Palazzo Aeronautica sia stato approntato dall'ufficio tecnico della committenza, è comprovata da diversi fatti. Nel riscontrare una somiglianza stilistica nel disegno tra il progetto del primo Ministero e altri disegni architettonici dell'Ufficio Centrale del Demanio, abbiamo avuto la ventura di trovare un disegno di un progetto di massima, per una palazzina Circolo, Mensa ed Alloggi Sottufficiali, risalente al 1937, provvisto di firma illeggibile ma, tuttavia, identica a quella indicata sul prospetto di Palazzo Aeronautica. Inoltre, una ulteriore affermazione che risolve, a nostro parere, l'attribuzione della paternità del progetto classicheggiante del Ministero, è riscontrabile dal contenuto di una intervista, concessa all'epoca del cinquantenario di Palazzo Aeronautica, dall'ingegnere Roberto Marino, nella quale quest'ultimo

accenna del suo invito alla progettazione dell'edificio "... quando la pianta nella sua distribuzione generale non era più modificabile in quanto gli scavi di fondazione erano già fatti. (...) All'Ufficio Centrale del Demanio, a capo del quale era arrivata una persona che si era resa conto che con il solo personale d'ufficio un'operazione di quell'importanza non sarebbe riuscita a portarla avanti, decisero d'assumere un giovane ingegnere che fosse in grado di affrontare quel lavoro con l'intenzione però di non modificare sostanzialmente il progetto fatto da loro" (13). Trapela da queste frasi che la dirigenza aeronautica si era assunta interamente, in un primo momento, la responsabilità, tecnica e culturale, di realizzare il Ministero con il solo personale dipendente, assegnando la parte architettonica ad un proprio funzionario.

L'architettura delle facciate, proposta dall'ignoto progettista del Demanio per il Palazzo Aeronautica, che in seguito, nella fase di approvazione, verrà ripudiata da Italo Balbo, appartiene al filone classicheggiante che nel Ventennio si richiamava alla "romanità"; ma rispetto alla personale poetica di Armando Brasini, tale architettura non presentava nessuna inventiva, intesa come valida e individuale proposta linguistica; con essa non era tentata nessuna ricerca del nuovo, che come aveva dimostrato l'architetto dell'Accademia Aeronautica di Capodichino, era possibile anche utilizzando un materiale storico usurato. Rispetto ai precedenti edifici ministeriali della Difesa, tale progetto costituiva, in termini di qualità, un vero passo all'indietro, dove l'appellativo di formalismo accademico con il quale si può giudicare, non poteva essere che ampiamente motivato. È da precisare che in merito al recupero della classicità, attuato in un'epoca che credeva a tale rivisitazione del passato, il nostro atteggiamento non è di prevenzione assoluta. Condanniamo i casi dove il recupero è pasticciato, dove è carente l'impostazione compositiva, dove è assente una ideologia che lo giustifica. L'istanza che riproponeva il recupero classicistico riconduceva, come abbiamo detto innanzi, alla ideologia della "romanità" che, nel caso, non è genialmente recuperata come quella di Armando Brasini o intelligentemente riproposta come quella di Marcello Piacentini.



Roma – Ufficio centrale del Demanio. Disegno prospettico di una palazzina alloggi Sottufficiali dello stesso autore del primo progetto di Palazzo Aeronautica.

La classicità, nel primo progetto ministeriale, è pedissequamente rispettata, in armonia con quanto veniva suggerito da riviste come "Architettura e Arti Decorative", e con quanto veniva attinto dal repertorio archeologico romano e dal mondo figurativo del Cinquecento rinascimentale.

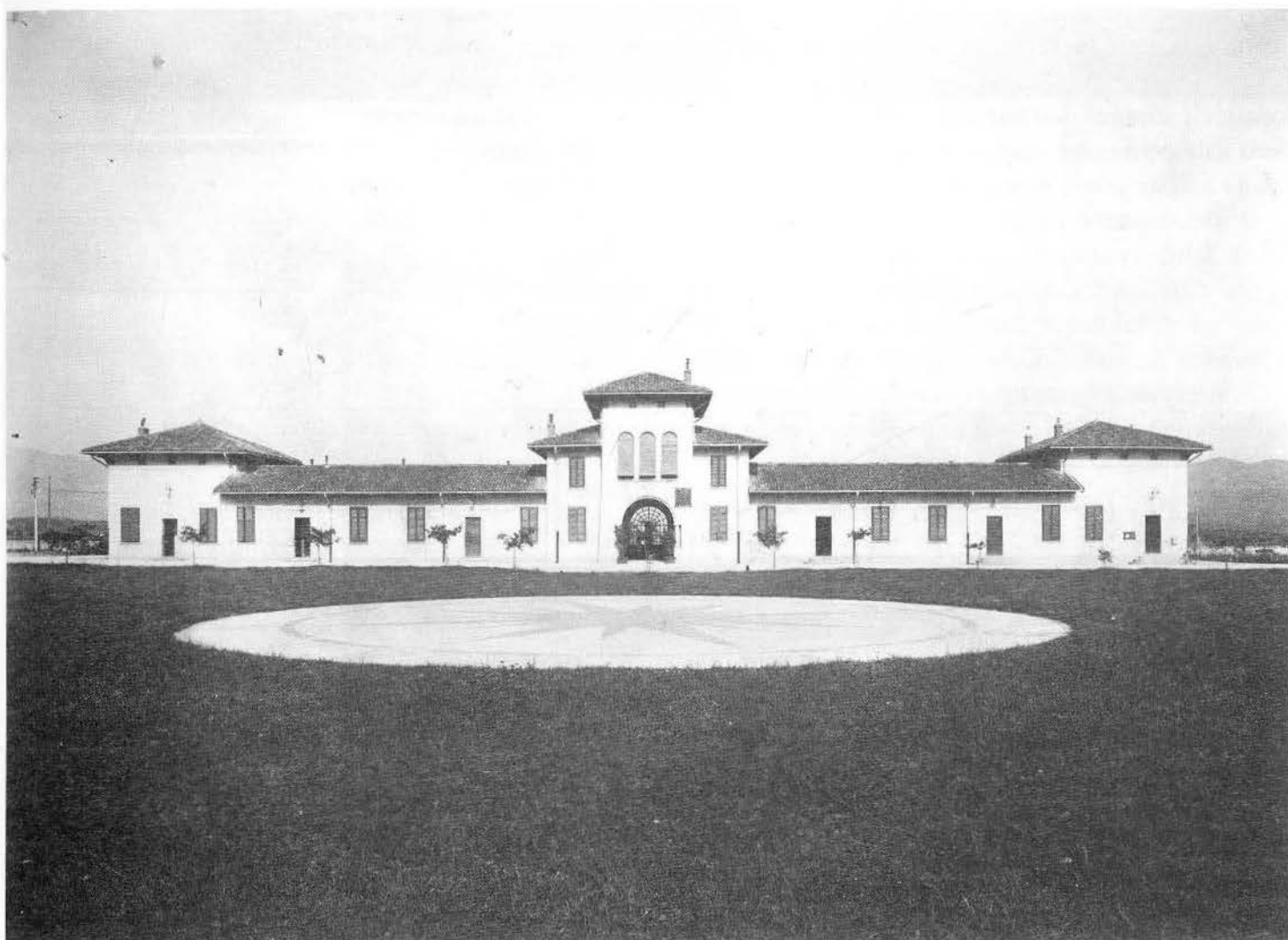
Bisogna essere onestamente grati a Italo Balbo se rifiutò il progetto classicheggiante del nuovo Ministero. La decisione venne presa in concomitanza con la trasformazione della Divisione Demanio in Ufficio Centrale del Demanio, avvenuta nel 1929, la cui conduzione verrà affidata al Generale Giuseppe Valle. In precedenza si è sottolineata la necessità che già dai primordi della sua esistenza, la nuova Forza Armata avvertiva, come obbligo morale, di rappresentare l'idea di aeronautica in una forma architettonica, intesa come espressione moderna, che richiamasse la dimensione di dominio dell'aeroplano – controllo totale della città, dell'edificio, percezione inedita delle cose – che, tuttavia, non è per niente ricordata nel primo progetto del Ministero. Palazzo Marina, dell'architetto Giulio Magni, allude sapientemente, nelle sue parti migliori, alle icone dell'istituzione marinara, conferendo agli spazi quella concezione aristocratica che è vanto degli uomini di mare. Palazzo Aeronautica doveva esprimere una dimensione nuova, poiché nuova era l'Arma, nuova la curiosità scientifica occorrente per indagare i segreti e le incognite del volo, nuovo l'ardimento e il coraggio necessario per il cimento della velocità, che il movimento d'avanguardia futurista aveva indicato come "... bellezza nuova: la bellezza della velocità" ⁽¹⁴⁾. Nondimeno bisogna ammettere che l'edificio realizzato da Italo Balbo, esprime la nuova immagine, carica di nuovi valori, manifestantisi nella dinamicità e nel fervore di una volontà storicamente rilevante. Riservandoci di esaminarne alcune problematiche più avanti, è il caso di domandarsi come mai l'incarico della progettazione delle "facciate" non venne affidata ad architetti noti, come Brasini e Piacentini, i più emergenti del momento? Una risposta attendibile potrebbe essere la declinazione dell'incarico degli architetti perché gravati da altri impegni. Armando Brasini, nel 1927, era immerso nel faraonico progetto sul Centro Storico di Roma. Marcello Piacentini progettava l'ippodromo di villa Glori e la Casa Madre dei Mutilati, a Roma. Ma sembra che il motivo sia stato l'atteggiamento di preclusione, da parte di Italo Balbo, nei confronti degli architetti di cui accenneremo più avanti.

Abbiamo dato, nelle pagine precedenti, un ampio risalto a tre situazioni emblematiche dell'atteggiamento eclettico – storicistico della Regia Aeronautica, sia per l'importanza degli episodi richiamati – Palazzo Aeronautica, l'Accademia Aeronautica di Napoli-Capodichino, il Palazzo dell'idroscalo di Taranto – sia per la presenza di personalità emergenti come Armando Brasini. Affrontiamo di seguito, in una breve rassegna, quegli episodi architettonici cosiddetti minori, che rientrano nella problematica eclettico-storicistica, prestando attenzione alla ricorrenza di certi temi linguistici, in determinate aree geografiche, alla influenza regionale, alle direttive del Demanio che si evincono dalla persistenza di certe scelte.

La situazione della cultura architettonica in Italia, nell'immediato primo dopoguerra mondiale, è ancora quella dei primi due decenni del secolo, anche se lievitano nuovi fermenti che faranno sentire i loro effetti verso la metà degli anni Venti. L'influenza estera, quella dovuta all'Art Nouveau, che in Italia assume la denominazione di Liberty con proprie connotazioni particolari, e la Secessione austriaca, andava scemando. Bisogna innanzitutto precisare, che all'indomani dell'unità nazionale, quelle che erano radicate e autonome culture architettoniche degli Stati con i quali un tempo era divisa la penisola, incominciano a perdere certi caratteri regionali, dovuti ad una eredità storica locale, seppure smarrita, oppure ad

influenze e legami con un mondo esterno assai prossimo, per acquisire accenti comuni, rintracciabili ovunque, specialmente nell'edilizia colta. L'Italia del nord risentiva dell'influenza francese ed austriaca. Quella centrale, per effetto di un'antica e forte tradizione classica e di una posizione che la teneva a debita distanza dalle influenze esterne, sperimentava nuove soluzioni linguistiche, la cui fonte d'ispirazione era l'immenso patrimonio architettonico ereditato. Il Sud risentiva della disparità di una influenza secolare, dovuta alle culture che si erano avvicinate, che proponeva una disponibilità linguistica che seppure erosa dal tempo veniva recuperata in una edilizia modesta e spesso sciatta. Non mancavano le influenze esterne, specialmente nelle Puglie e in Sicilia, manifestandosi talvolta in apparati tipologici propri delle culture orientali. Pertanto, in certi ambiti di committenza, e in particolar modo quella statale di livello periferico, l'orientamento linguistico adottato ebbe il riferimento d'obbligo nella cultura locale, e dove questa era sorretta da una forte tradizione costruttiva, come nel Lombardo-veneto, retta un tempo dalla cavillosa e minuziosa efficienza asburgica, o da una sensibilità di artisticità diffusa, intesa come influenza positiva che un'attività d'arte esercita sulla professione corrente, si ebbe una produzione edilizia corretta e decorosa, i cui effetti ebbero risonanza positiva in quella della Regia Aeronautica.

Incominciamo la nostra rassegna sul linguaggio architettonico eclettico-storicistico, adottato dalla Regia Aeronautica, nell'area del nord-Italia. Un primo eccezionale documento di una concezione tipologica il cui archetipo illustre risale al



Aeroporto di Gorizia – Palazzina Comando.

Palladio, è l'edificio Comando dell'aeroporto di Gorizia, risalente probabilmente alla prima metà degli anni Venti. L'invenzione palladiana consisteva nell'aver legato, in un insieme planimetrico unitario, l'edificio padronale con le fabbriche rustiche adibite per usi agricoli. Solitamente, nei progetti del Palladio, un portico collega l'edificio centrale, con carattere architettonico dominante, e le ali comprendenti le cosiddette "barchesse". Nell'edificio Comando di Gorizia è presente il tipo rammemorante l'idea palladiana, con tre corpi di fabbrica, allineati alla stessa quota di gronda, disposti secondo un asse di simmetria, con quello centrale dal quale emerge la parte dominante, distinta dall'incisivo portale e dalla trifora, legati dai due corpi di fabbrica di minore altezza. In questo caso l'aspetto linguistico è dovuto alla conformazione dei volumi, al loro variegato articolarsi, al rigoroso rispetto delle parti nei confronti di un comune asse di simmetria.

Negli anni Venti la Regia Aeronautica allestì, nella rada di Pola, in località Puntisella, una scuola di pilotaggio. Un foglio dell'ente, risalente al 1935, avente lo scopo di rappresentare la situazione dell'idroscalo, nella consueta laconicità che distingue la corrispondenza militare, giudicava l'aeroporto molto vasto con impianti grandiosi. In un successivo foglio, risalente al 1940, è precisato l'impiego dell'idroscalo quale scuola di volo di 2° periodo ed è rilevato che nonostante l'imponente estensione dell'idroscalo, la manutenzione dei manufatti è irreprensibile.

La premessa sull'idroscalo di Puntisella, avente lo scopo di fornire un minimo di notizie atte a storicizzare l'infrastruttura e a indicarne la scala dimensionale, si è resa necessaria poiché la documentazione d'archivio, riguardante l'ente, ha fornito una serie di immagini di edifici, che sorprendono sia per la eleganza della proposta architettonica e sia per la solida sapienza costruttiva che traspare dalle fotografie d'epoca. Innanzitutto è individuata una mente progettuale unica, che fornisce i disegni dell'edificio Comando, della caserma Avieri, dell'autoreparto, della sala convegno Avieri e di un edificio dotato di un grande salone, probabilmente adibito come mensa. In queste fabbriche, il lessico adoperato, gli apparati tipologici, attingono a quelle forme classiche che risentono della revisione palladiana. È una ventata di gusto neoclassico quella che si respira dalla osservazione dei suddetti edifici, il cui timbro lessicale è possibile individuarlo anche in altri manufatti della Regia dell'area nordorientale. L'impostazione formale rispecchia la maniera accademica, con la subordinazione delle parti ad un asse di simmetria, con l'attenzione decorativa riservata agli elementi principali, con la graduazione dei materiali volta ad ottenere un deciso effetto plastico che rammenta certe tessiture di Giulio Romano ⁽¹⁵⁾. Influenze serliane ⁽¹⁶⁾ si colgono negli archi ribassati della palazzina Comando e nella sala convegno Avieri. Prevale, nelle decorazioni, l'incisivo effetto della pietra d'Istria, specialmente quando è utilizzata nella chiave e nei reni degli archi, come nei portali dell'autoreparto, dove l'effetto figurativo richiama il neoromanico. Nella caserma Avieri, l'anonimo progettista adotta, per ogni piano degli esterni, una graduazione della tessitura che parte da quella del piano-terra, con una forte maglia di conci bocciardati che poi si dipana in una griglia più minuta, al primo piano, dove la superficie intonacata si distende in fasce orizzontali, per passare infine al secondo piano che propone un coloristico effetto dovuto alla listellatura in laterizio. Nel corpo centrale invece, che prosegue per un terzo piano, invece del laterizio, è scelta la semplice intonacatura bianca, che sottolinea la funzione dominante di questa parte della fabbrica. È evidente, nella caserma, lo stridente accostamento di diversi apparati decorativi, che appaiono invece più conformi negli edifici a semplice elevazione. Completavano l'edilizia, appartenente al sedime dell'idroscalo di Puntisella, alcuni edifici distaccati in una località detta Valbandon, che comprendevano una caserma Avieri, oltre



Aeroporto Puntisella, edificio Comando.



*Aeroporto Puntisella, Sala
Convegno Avieri.*

ad una villa e ad un albergo adibiti entrambi per alloggio e circolo Ufficiali. Di eccezionale interesse è la caserma, sicuramente costruita dagli austriaci, la cui impostazione linguistica – le tipiche coperture dei corpi angolari, il disegno dei prospetti che rimanda ai temi secessionisti – risente della tradizione costruttiva locale, di influenza asburgica. Altro aspetto interessante della caserma, che si estendeva in superficie su tre lati, è la utilizzazione dell'amplissimo cortile come aviorimesa. La villa Petraja, che ospitava gli alloggi Ufficiali, presenta caratteri tipologici veneti nella impaginazione dei prospetti, specialmente in quello centrale. Degno di considerazione l'albergo, adibito come circolo Ufficiali, la cui unica testimonianza fotografica non consente una valutazione linguistica appropriata; nondimeno qualche elemento della Secessione austriaca è riscontrabile nei prospetti, come la finestra trifora ricavata nel timpano di un corpo di fabbrica.

Una singolare e sorprendente mente progettuale, paragonabile a quella intravista sull'idroscalo di Puntisella, coerente per un indirizzo linguistico fedelmente osservato, è facilmente riconoscibile nell'edilizia di alcuni aeroporti del nord, in prevalenza dell'area centro-orientale, tra i quali Bolzano, Gorizia, Padova, Parma e Poggio Renatico. Gli episodi individuati sono databili, generalmente, alla seconda metà degli anni Venti e riguardano l'edilizia per l'alloggio della Truppa e dei Sottufficiali e quella logistico-amministrativa. Spesso gli edifici identificati, anche se costruiti per aeroporti diversi, sono identici o quasi simili. In particolare, nei casi della palazzina Comando dell'aeroporto di Parma e quella, allora adibita per gli uffici del Commissariato di Padova, l'edificio è assolutamente identico.

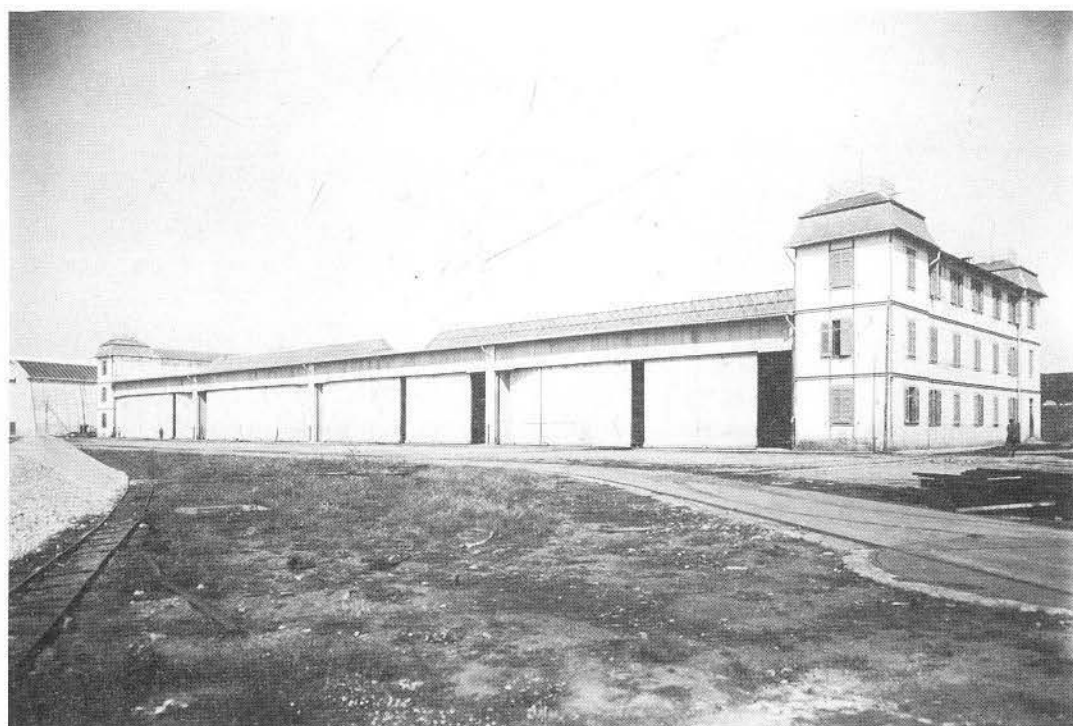
È da ritenere che le esigenze demaniali delle circoscrizioni territoriali, che comprendevano i suddetti aeroporti, siano state soddisfatte con l'ausilio di una direttiva logistica, che disponeva di informazioni tipologico-formali e distributive rigorose, dei modelli da rispettare, nei minimi particolari, perfino negli arredi ornamentali; espressione dunque di una formulazione di carattere generale che si proponeva il conseguimento di due risultati: una immagine figurativa unitaria e l'opportunità, anche ai tecnici meno dotati, di ottenere un risultato progettuale



*Aeroporto Puntisella, Caserma
Avieri.*



Aeroporto di Puntisella – Località Valbandon, Caserma Avieri.



*Aeroporto di Puntisella – Località Valbandon.
La singolare utilizzazione del cortile della Caserma Avieri come avio-
rimessa.*



*Aeroporto di Puntisella – Località Valbandon.
Villa Petraja adibita per alloggio
Ufficiali.*



Aeroporto di Puntisella – Località Valbandon. Edificio adibito per il Circolo Ufficiali.

accettabile. Tuttavia è da annotare qualche perplessità che meriterebbe l'opportunità di un approfondimento. Ammessa l'esistenza di una direttiva logistica sui criteri da osservare per l'edilizia aeroportuale, promulgata dall'ente centrale, all'epoca il Comitato tecnico d'Aeronautica ⁽¹⁷⁾, competente per l'espressione di pareri tecnici sui più importanti progetti di trasformazione edilizia, questa avrebbe determinato effetti riscontrabili in tutta la penisola. Invece il carattere linguistico dell'edilizia che andremo ad esaminare è rintracciabile soltanto nell'area nord-orientale, oltre il caso di Parma, che dipendeva, per le costruzioni edilizie, dalla Sezione del Genio Aeronautico di Bologna. È da presumere, pertanto, che i progetti relativi agli edifici rientranti in tale ambito, siano stati approntati da qualche studio di progettazione sito nell'area geografica in considerazione. La problematica, assai complessa, esce dalle dimensioni del presente studio, il cui proposito è un disegno storico dell'architettura della Regia Aeronautica del Ventennio, il quale non consente l'approfondimento di singole tematiche. Nondimeno, essa meriterebbe uno studio appropriato poiché, dalle testimonianze pervenuteci, si evince un programma edilizio di vasta portata, all'insegna di un'alta qualità edilizia, promosso agli inizi della istituzione della forza armata.

Gli edifici ritrovati, rientranti nella suddetta problematica, presentano un linguaggio formale comune, che recupera un repertorio classicheggiante composto da modesti elementi ornamentali. Si ritrovano lesene, semplici archi, serliane, riquadri di cornici, tessiture in bugnato o in laterizio. I temi aulici della "romanità" sono lontani e, nel caso, si può definire il citato catalogo come la scelta di un classicismo minore, un vernacolo dignitoso, – che rifugge la facile e deleteria scorreria



Aeroporto di Bolzano – Caserma Avieri.



Aeroporto di Gorizia – Caserma Avieri.

nel formulario monumentale – utilizzato per suddividere i prospetti degli edifici in comparti, dove ognuno descrive un racconto, il cui tema è una finestra, un arco, un tessuto ornamentale. La narrazione, apparentemente dimessa nei corpi di fabbrica meno autorevoli, diventa più fervida in quelli dominanti, dove le varie riquadrature ostentano elementi che richiamano imperiosamente l'attenzione.

Nella caserma di Bolzano, composta da tre distinti corpi di fabbrica, l'ordine gigante, formato da lesene bugnate, involucra unitariamente il massiccio manufatto e, al contempo, definisce quei riquadri dove la forma della finestra, il suo ornamento e il tessuto che ne costituisce il supporto, sono gli elementi del racconto edilizio. La copertura a tetto, che fuoriesce dai corpi di fabbrica, sembra comprimere l'edificio sul terreno e ne attenua gli effetti plastici dei partiti decorativi. Altro effetto presenta la caserma di Gorizia, dove il tetto è internato oltre la linea di gronda, e il corpo di fabbrica centrale, alla stessa quota dei due laterali, se ne distingue per il prospetto movimentato dove emergono i due bow windows. Ma rispetto alla caserma di Bolzano, in quella di Gorizia il discorso architettonico è meno serrato. Il tono narrativo è più blando, specialmente nei corpi di fabbrica laterali, mentre quello centrale è ravvivato dagli aggetti dei bow windows e dalle tinte scure dei riquadri intonacati.

Più coerente e autorevole diventa il discorso architettonico nella caserma di Padova dove l'ordine gigante, formato da paraste sdoppiate, costituisce il legante

unitario della struttura compositiva. Elementi di novità, rispetto alle due precedenti caserme, sono presenti nella quinta centrale, non tanto per la novità dei richiami ma per un disegno nuovo, specialmente quello sul prospetto posteriore. La caserma di Padova, rispetto alle precedenti di Bolzano e Gorizia, costituisce un tipo edilizio che viene riproposto sull'aeroporto di Parma, in due versioni gemelle. Una ennesima versione, con i corpi di fabbrica allineati secondo una comune linea di gronda è rinvenibile sull'aeroporto di Poggio Renatico, con una inversione di tendenza; l'ordine gigante sottolinea i corpi di fabbrica laterali, mentre quello centrale ne è privo. Ne scaturisce il sorprendente effetto che la quinta centrale, nella sua semplicità ornamentale, acquista forza espressiva proprio per il merito della nudità e della semplicità.

Lo stesso repertorio architettonico è adottato, con misura, in un corpo di fabbrica semplice, proposto sia sull'aeroporto di Padova che su quello di Parma. L'impostazione figurativa dei prospetti principali rammenta, per certi versi, l'architettura dei palazzi di Venezia. Il motivo centrale, con la disposizione in asse del portale e della serliana, e i prospetti laterali, sui quali le aperture sono disposte sui lati del riquadro, richiamano certe consuetudini grammaticali e sintattiche che si rinvergono dalla lettura dell'architettura veneziana.

Altri episodi, testimonianti di una tradizione costruttiva di grande spessore, si rilevano su alcuni aeroporti del Nord. Nella palazzina Ufficiali di Pola-Santa Caterina e nell'edificio Comando di Poggio Renatico, il linguaggio è estremamente sobrio, con una curiosa particolarità: entrambi presentano, all'altezza dell'ultimo piano, la stessa fascia decorativa, che recinge tutto il manufatto e sottolinea la parte alta delle finestre, già utilizzata nella palazzina Ufficiali dell'aeroporto di Brindisi. Tale motivo lo si ritroverà anche in altre fabbriche e, in modo singolare, anche nella palazzina Comando di Loreto, i cui caratteri architettonici palladiani, rimandano a quanto è stato detto sull'analogo edificio di Gorizia.

Concludiamo la rassegna sull'edilizia eclettico-storicistica del nord-Italia, con due fabbriche avente caratteri tra l'insolito e l'eccentrico. Sull'aeroporto di Loreto è realizzata, intorno alla metà degli anni Venti, una caserma Avieri e Sottufficiali



Aeroporto di Padova, Caserma Avieri.



Aeroporto di Parma – Caserma Avieri.

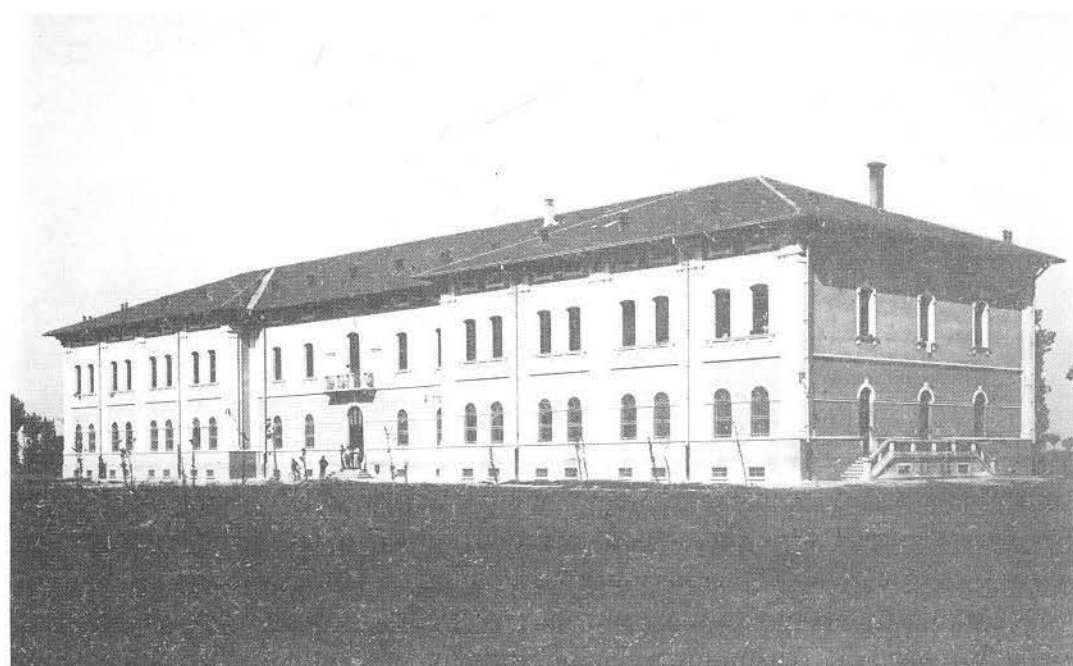


*Aeroporto di Parma, edificio
Comando.*



Aeroporto di Padova, Uffici di Commissariato.

i cui caratteri architettonici suggeriscono un'influenza neoromanica. Tale episodio, che sembra costituire un caso insolito nell'architettura storicistica della Regia Aeronautica, si richiama a una tendenza fondata sul recupero di motivi tipologici del periodo romanico, i quali alludono ai riferimenti storici per la originale semplificazione delle forme. Gli elementi del repertorio romanico si dispongono sulle tessiture murarie, che accostano trame in laterizio interrotte da altre in conci di pietra, secondo la sintassi tipica di questo particolare linguaggio medievale. L'architetto Camillo Boito, che fu tra quelli che ne promossero lo sviluppo in Italia, predicava, nel secolo trascorso, ad una rinascenza medievale, intesa come metodologia del costruire propriamente italiana. Nella caserma di Loreto, a parte il lessico

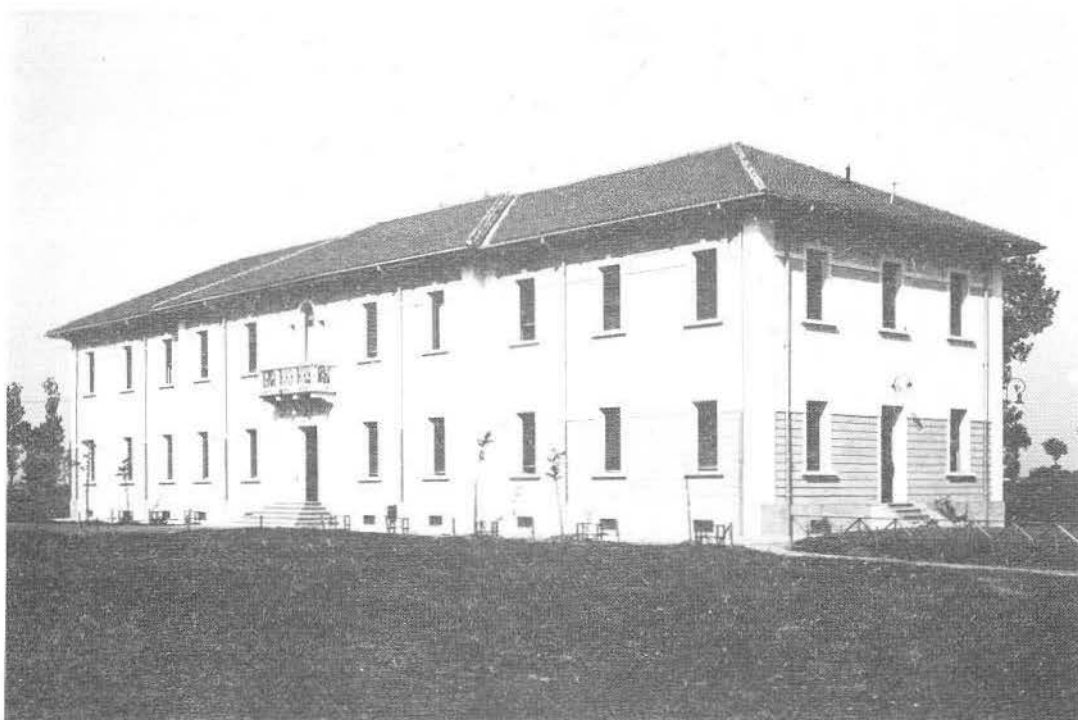


Aeroporto di Poggio Renatico, Caserma Avieri.

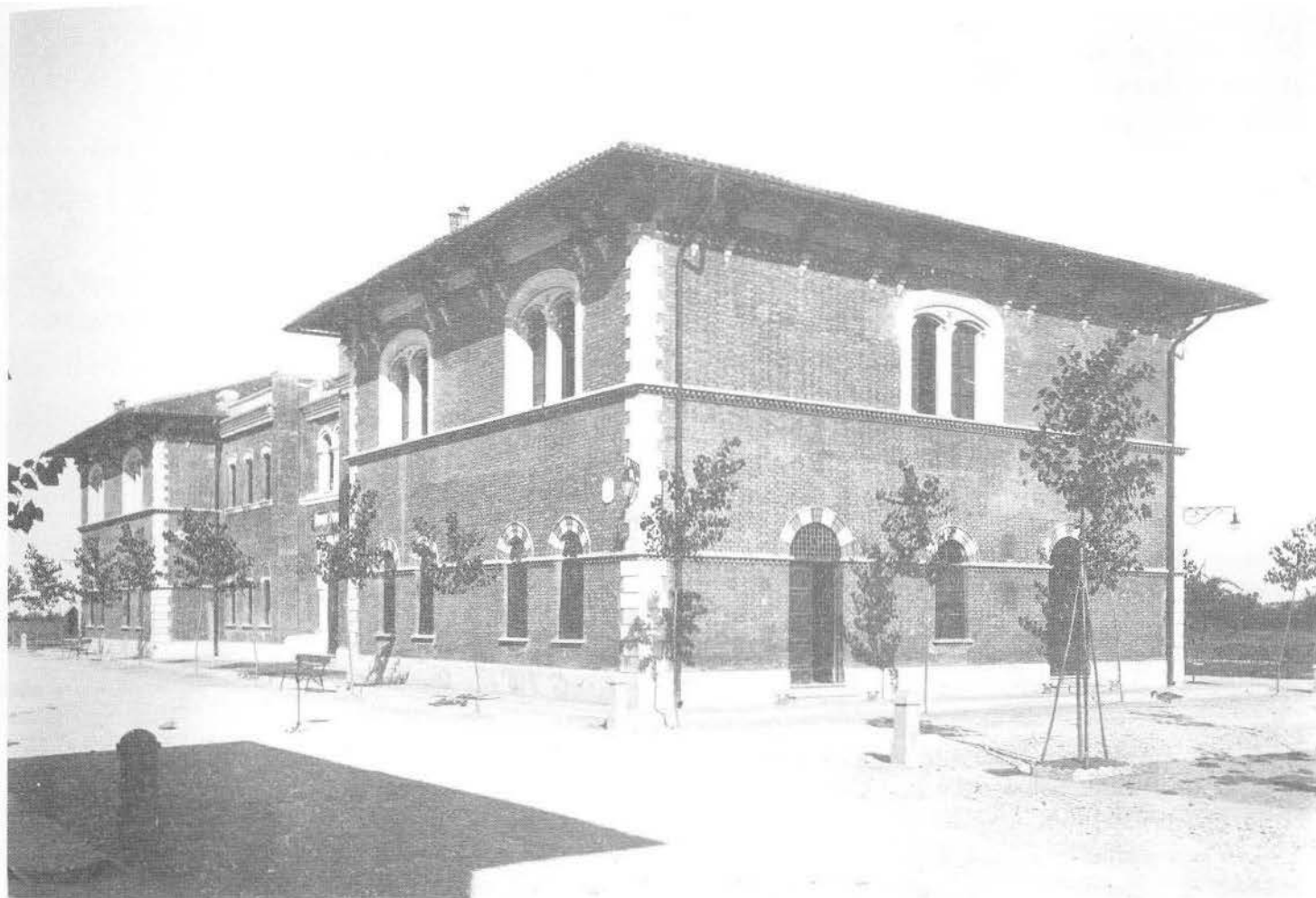


Aeroporto di Pola Santa Caterina, Palazzina Ufficiali.

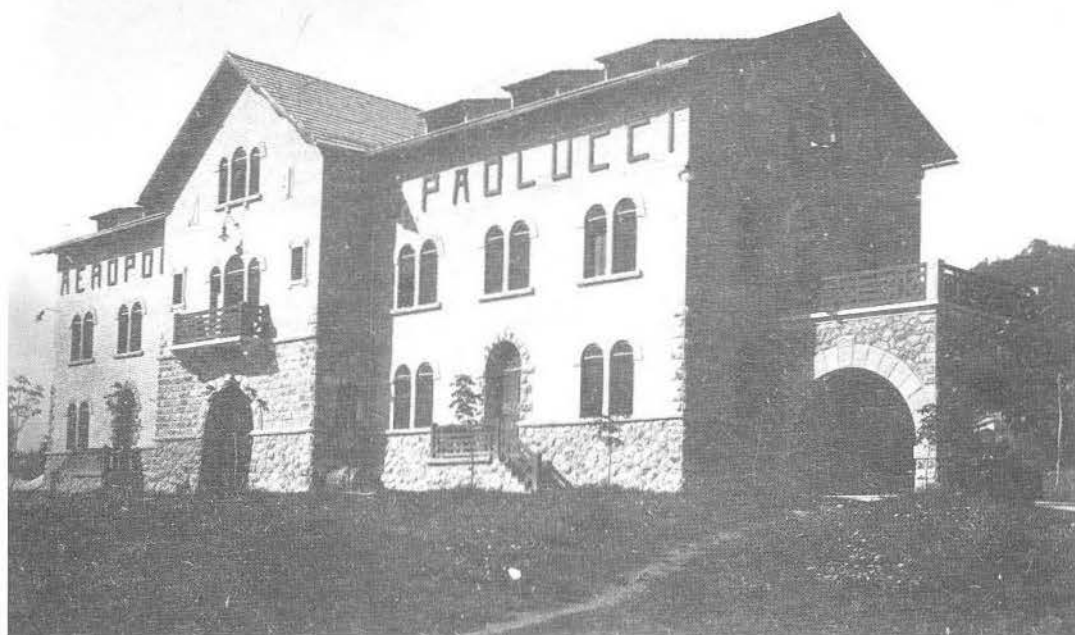
adoperato che rientra nel repertorio tipico del Romanico, si coglie l'atmosfera allusiva degli arengari, dei palazzi pubblici medievali. L'altro episodio che può reputarsi eccentrico, è un edificio che ricorda, per i caratteri tipo-morfologici, piuttosto un aerostello che una fabbrica aeroportuale. Adibito quale residenza, sala convegno e servizi della Scuola di Volo a vela, dell'aeroporto di Pavullo, l'edificio, come si rileva dall'incisione posta accanto alla trifora sul fronte principale, risale al 1930. È da supporre l'esistenza, a monte della realizzazione della fabbrica, di un programma edilizio che tenne in debito conto della cultura architettonica dei luoghi che non il rispetto di un indirizzo linguistico precostituito. Dal linguaggio



Aeroporto di Poggio Renatico, edificio Comando.



Aeroporto di Loreto – Caserma Arteri e Sottufficiali.



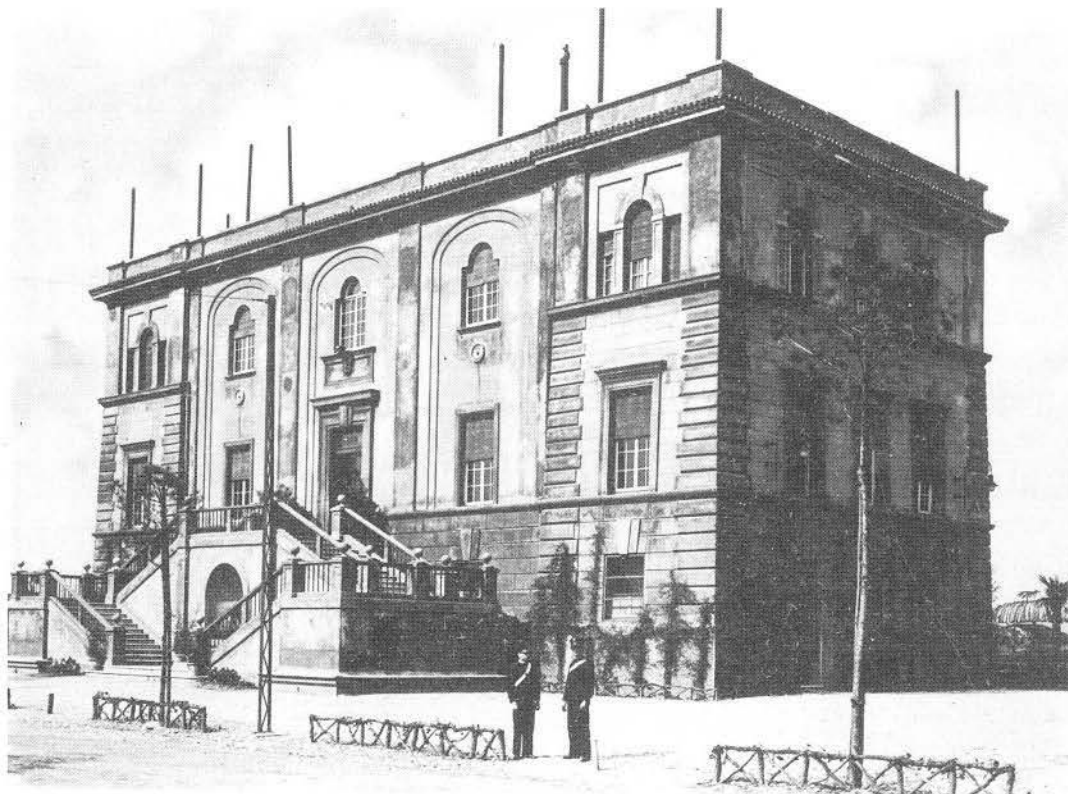
*Aeroporto di Pavullo – Scuola di Volo a Vela.
Edificio Alloggi, Sala Convegno e Servizi Vari.*

adoperato, imperniato sul contrasto tra la maschia ruvidezza della parte basamentale, in opera incerta, e la minuta tessitura in laterizio dei prospetti, sui quali incidono con accenti neomedievali le finestre, è riconoscibile un misurato e garbato eclettismo, di sapore romantico.

L'indirizzo linguistico storico-eclettico, nell'area centrale della penisola, è, in generale, pervicacemente orientato al rispetto di una tradizione, fedele al lessico classicista, interpretata con accenti decisamente monumentali. Tuttavia, a Roma, nasce, intorno agli anni Venti, una tendenza architettonica che negli episodi maggiormente emblematici, si distacca dalle consuete tipologie classiciste per manifestare, con propri segni, che assumono una propria autonomia anche se denunciano un debito d'origine, un linguaggio aderente ai tempi, il cui proposito è l'affrancamento dai codici esistenti. Abbiamo già accennato, nell'esordio di questa parte dedicata ai movimenti eclettico-storicistici, a tale indirizzo, la cui formulazione è da ascrivere, sul piano ideologico, all'architetto Gustavo Giovannoni. Nell'illustrare i fenomeni culturali della Capitale, del suddetto periodo, Giorgio Ciucci, accenna alle sperimentazioni sul "... barocchetto, un linguaggio che assorbe le diverse valenze formali della Roma storica e popolare, attuando un mimetismo che allude esplicitamente alla città vecchia e alla tradizione romana, almeno come la intende Giovannoni. Un linguaggio che conferisce «dignità» alle case più modeste..." (18), come infatti avviene per il quartiere popolare della Garbatella. Una suggestiva interpretazione si riscontra anche nella "città giardino" di Montesacro, opera dello stesso Giovannoni, e in altri contributi, dove il movimento acquista un tono autorevole, come nel Liceo-Ginnasio Mamiani, dell'architetto Vincenzo Fasolo, oppure distingue, quale quinta vivace, il contesto urbano, come nelle Scuole Elementari al quartiere Testaccio, dell'architetto Antonelli. In tale ambiente culturale, l'ingegnere Roberto Marino, futuro progettista di Palazzo Aeronautica, si aggiudica, ad un concorso bandito dal Governatorato di Roma per nuovi edifici scolastici, il primo premio con il complesso Sant'Onofrio. La rivista *Capitolium* ne loda l'elaborato per la mancanza di "... strepito di originalità ma con un'aria di soda cultura, di sana educazione e di raffinato buon gusto" (19).



*Roma – Aeroporto del Littorio.
La Caserma definita "Casa dei
Piloti".*



Roma – Aeroporto del Littorio.
L'albergo.

Il fenomeno del “barocchetto” romano, che meriterebbe un’attenzione critica meno frammentaria, in un discorso unitario ed esauriente, che ne approfondisca la relativa problematica di genesi, si pone, pertanto, nel panorama dell’architettura dell’area centrale, dei primi decenni del secolo, con una sua indipendenza figurativa, non priva di interessi. Secondo il nostro parere, dalle ceneri di questo movimento lieviterà il fenomeno del Novecento architettonico, come un necessario processo che tramite mediazioni di passaggio, sorrette dalle spinte ideologiche che auspicavano la nuova poetica, giunge ad esprimere un linguaggio che si allontana dalle stereotipate formule della tradizione, per coniare una grammatica lessicale nuova che, tuttavia, non rinnega lo spirito della classicità. La cultura storiografica ascrive alla “Ca Brutta”, a Milano, dell’architetto Giovanni Muzio, la forma archetipa da cui nasce il Novecento architettonico; ma senza negare il contributo milanese, anche a Roma, dall’esaurimento della vena del “barocchetto”, nasceranno i presupposti che informeranno quella poetica che distinguerà tanta architettura aeronautica, da Palazzo Aeronautica alla Direzione Superiore Studi ed Esperienze di Guidonia.

La rassegna delle testimonianze edilizie aeronautiche, del centro Italia, oltre ai casi tipicamente ascrivibili al “barocchetto”, annovera episodi che vanno dal recupero ortodosso della tradizione classica al più contenuto stile umbertino. Caso emblematico, appartenente all’indirizzo eclettico più incline ad una fedele rivisitazione del repertorio antico, è la scelta figurativa, adottata a Roma, in alcune fabbriche dell’aeroporto del Littorio. Gli edifici, tra cui una caserma, indicata allora “Casa dei Piloti”, un albergo, un portale d’ingresso e una cabina di trasformazione elettrica, adottano un linguaggio formale che rielabora temi del mondo figurativo risalente alla tarda epoca imperiale e al manierismo rinascimentale del Cinquecento. In particolare, è individuabile soprattutto un tardo eclettismo di maniera a metà tra suggestioni che rimandano alla romanità, ad esempio la torre adibita a cabina di trasformazione elettrica, ed il neocinquecentismo adottato, con affettazione, nel portale d’ingresso sulla Salaria, e in modo “consunto” nella “Casa dei Piloti” e nell’albergo, veri e propri episodi emblematici dell’esaurimento della



*Roma – L'Istituto Medico Legale
distrutto per realizzare la via
Gobetti.*

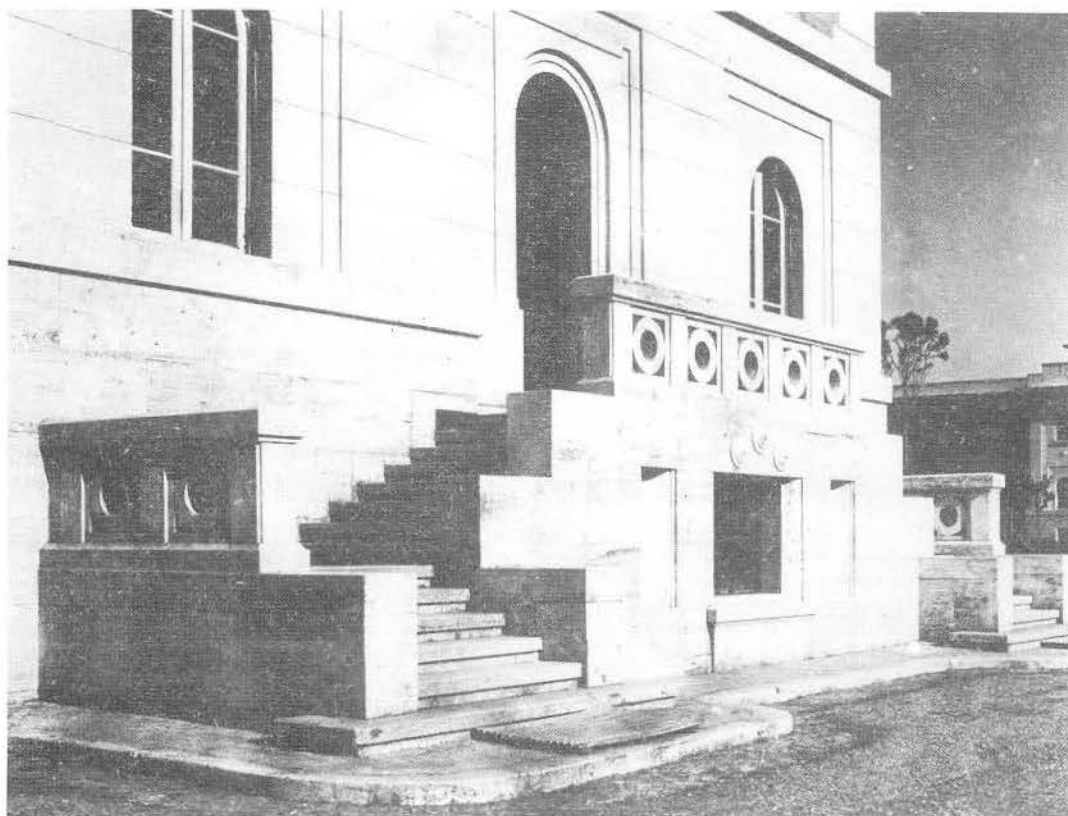
vena eclettica storicista. L'architettura dell'aeroporto del Littorio, andata quasi tutta perduta con il secondo conflitto mondiale, conferiva al luogo una suggestiva identità. Tuttavia sulla qualità d'arte dei suddetti edifici, che appare modesta, dobbiamo esprimere qualche riserva. L'appunto non riguarda tanto la scelta linguistica, ma l'armonizzazione compositiva che in entrambi gli edifici – (la caserma e l'albergo) – non è molto convincente.

Un altro episodio perduto, per necessità determinate dal tracciamento di via Gobetti, certamente provocate dalla Città Universitaria che richiedeva una strada di accesso all'ingresso monumentale, è l'Istituto Medico Legale, che sorgeva al fianco di Palazzo Aeronautica, all'epoca della sua costruzione, su un'area che faceva parte integrante della Cittadella Aeronautica. L'edificio, di modeste dimensioni, presenta una grammatica figurativa, di nitore classico, dove i particolari asurgono al ruolo di protagonista. Infatti i due portali, dall'accuratissimo disegno, si propongono come immagine pregnante che distingue il tutto. Nei balconi monumentali e in altri particolari è preannunciata quella esemplificazione stilistica che è specifica del Novecento architettonico.

Una certa affinità stilistica e la presenza di segni che preludono l'architettura Novecento, accomunano l'attuale edificio Comando, dell'aeroporto di Guidonia-Montecelio, con il summenzionato Istituto Medico Legale. È avvertibile, nella fabbrica – facente parte di un complesso, realizzato nella metà degli anni Venti – che disponeva di un'analoga gemella, la predilezione per tipologie di gusto neoclassico che si rinvenivano nella originale impaginazione degli esterni dove si rilevano, tra l'altro, i doppi incassi rettangolari, contenenti le finestre, iscritti nella parete del piano terra, e l'asciutto e scarso uso di elementi del repertorio classico quali, ad esempio, le lesene del corpo di fabbrica centrale.

La tipologia della caserma aeroportuale, negli anni Venti, è generalmente orientata nella definizione di un corpo di fabbrica unico, atto a risolvere il fabbisogno di alloggio di un contenuto numero di uomini di truppa. La eventualità di una maggiore esigenza, presente sugli aeroporti di rilevante estensione, è risolta con due manufatti, ubicati nei rispettivi settori logistici. Un caso del genere è stato

Aeroporto di Guidonia Montecelio, particolare dell'edificio Comando.



già intravisto sull'aeroporto di Parma, con le due belle caserme gemelle che ripetono il linguaggio adottato a Padova. Nell'area romana, per la presenza di grandi aeroporti come Ciampino e Centocelle, si rinvengono alcuni episodi degni di interesse, dove pur nella fedele ripetizione tipologica di un identico manufatto, la genialità del progettista ha consentito la realizzazione di edifici distinti dalla particolare individualità.

L'aeroporto di Centocelle, che aveva visto, con la costituzione dell'Arma, l'imponente raduno di tutta la forza aerea superstite, viene successivamente suddiviso, per esigenze di carattere operativo in due settori, che assumono i nomi di Nord e Sud. Vengono pertanto costruite due caserme, che presentano la stessa impostazione linguistica, ma si differenziano per gli accenti e per una diversa configurazione tipologica. Il linguaggio architettonico adottato, per entrambe, rimanda alla classicità, ma della quale è quasi assente ogni riferimento particolare. Sono presenti pochi elementi di arredo ornamentale – la cornice, nella sua configurazione tipica; i riquadri decorativi delle finestre; sottili paraste – che con l'ausilio di calibrate finiture ad intonaco, ed un'accorta movimentazione volumetrica, consentono la definizione di due fabbricati, ognuno con il proprio carattere individuale, seppure l'uno, impercettibilmente, ricorda qualcosa dell'altro. La caserma di Centocelle Nord è più legata a reminiscenze classicheggianti, accertabili al piano terra, dove le paraste a bugne bocciardate e la stesura orizzontale delle pannellature d'intonaco, unitamente alla fascia decorativa delle finestre e alla decisa cornice alla quota di gronda, conferiscono alla fabbrica un aspetto dignitoso. Notevole è invece la caserma di Centocelle Sud che ripropone, seppure variata, la stessa articolazione morfologica in linea, con il corpo di fabbrica centrale che questa volta è arretrato rispetto ai laterali. In questo edificio i riferimenti della tradizione sono molto contenuti e richiamano elementi del repertorio lessicale tipico del "barocchetto" romano come le trifore dei piani superiori, che ricordano lo stesso disegno adoperato per il Mamiani dall'architetto Fasolo, a Roma. A parte la cornice d'attico e qualche dettaglio del portico d'ingresso, il manufatto non



*Aeroporto di Centocelle Nord,
Caserma Avieri.*

presenta altri elementi che rammentino il repertorio classico. Stupenda è l'invenzione, nella parte retrostante, della quinta centrale spoglia, calvinista, inserita tra le ali energicamente cariche di segni, che ripropone un tema, già visto altrove, che rovescia i canoni accademici che prediligono curare, con l'arredo ornamentale, il corpo di fabbrica dominante, solitamente centrale.

Tra gli edifici che presentano un qualche interesse, per verificare l'estensione di una influenza propriamente regionale, di quanto accadeva nella Capitale, vanno annoverati un palazzo dell'idroscalo di Cadimare, la cui località, affacciandosi sul



*Aeroporto di Centocelle Sud,
Caserma Avieri.*

*Idroscalo di Cadimare.
Edificio adibito per varie destina-
zioni d'uso.*



Tirreno, è ritenuta, a nostro parere, più incline ad influenze centrali, e una palazzina dell'idroscalo di Vigna di Valle. Nell'imponente palazzo di Cadimare e nella più contenuta palazzina di Vigna di Valle, si avverte l'influenza di quell'eclettismo umbertino che riproponeva un contenuto repertorio di temi architettonici neorinascimentali, nella versione sangallescica ⁽²⁰⁾, i cui esempi rilevanti si notano nell'architettura di Koch, per il Ministero Difesa-Esercito e in tanta edilizia del centro storico di Roma degli inizi del secolo.

*Aeroporto di Capua. Magazzino
Vestiaro.*



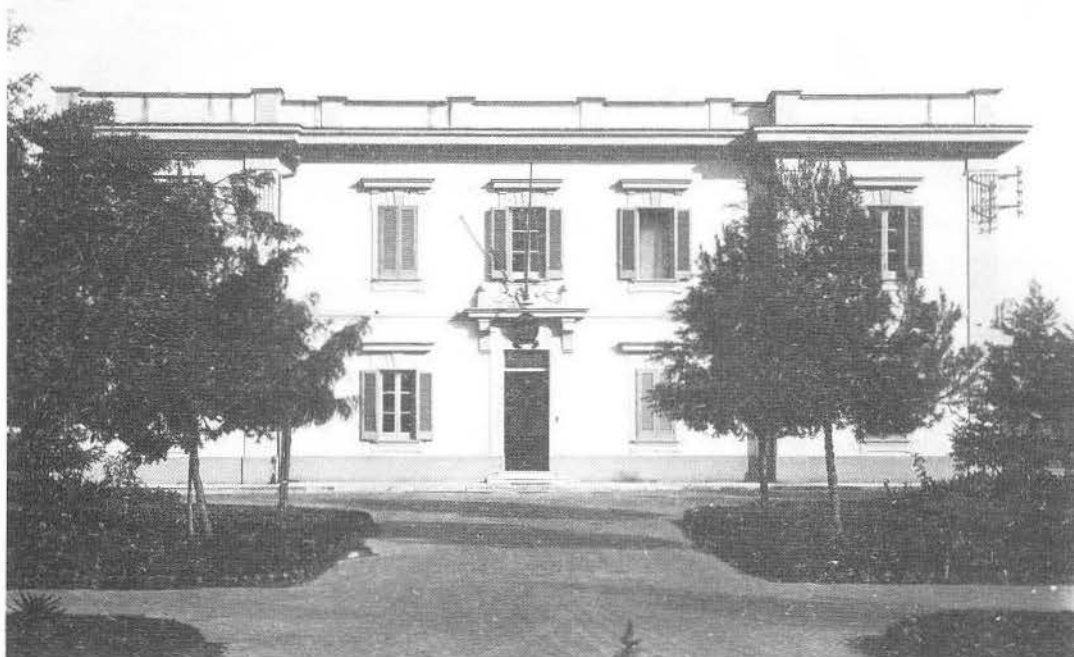
Il periodo che va dall'unità d'Italia al primo evento bellico mondiale, presenta, nella storia dell'edilizia napoletana, atteggiamenti linguistici che non si distaccano da quei mutamenti che contrassegnano l'area centrale. È da precisare che la città partenopea rivestiva ancora, intorno agli inizi del secolo, la funzione guida di capitale culturale del Meridione. Tuttavia a Napoli si ebbe, intorno alla metà del secolo scorso, una incisiva tendenza neoclassica, del resto ovvia con la vicinanza di quel copioso repertorio di forme classiche costituito dalle ritrovate città di Pompei ed Ercolano. Successivamente tale tendenza, incominciò ad essere inquinata dalle conseguenze di un interesse per le forme dell'architettura rinascimentale, che ne compromise l'identità fino a ridursi ad una presenza di pochi segni. Si affermò così, anche a Napoli, la tendenza neorinascimentale, che ebbe una diffusa applicazione nell'edilizia popolare, mentre per quella che rappresentava l'ideologia del potere e della produzione, si riservarono le forme tipiche del Barocco. Questo duplice atteggiamento, a cui si aggiungeva, non dimentichiamolo, l'edilizia Liberty dell'alta borghesia, lo si ritrova, nei primi decenni del secolo, puntualmente applicato, nelle grandi città del Meridione. A Bari, si distinguerà l'architetto Saverio Dioguardi, il futuro progettista dell'edificio del Comando della IV ZAT, il cui linguaggio architettonico è accortamente avvertito dalla mutevolezza dei tempi e dalla cultura dei luoghi, con risultati figurativi che ricordano, in alcuni episodi, il grande Brasini. A Palermo si avverte l'influenza dell'architetto Ernesto Basile, del quale ricordiamo il retorico apparato eclettico dell'ala del Palazzo di Montecitorio, a Roma, e le interessanti mediazioni figurative ottenute accostando i temi del Liberty alla tradizione siciliana.

Purtroppo una verifica, in termini applicativi, delle suddette tendenze, nell'edilizia meridionale della Regia Aeronautica, è appena proponibile poiché la disponibilità di documenti, riguardanti fabbriche di un certo interesse qualitativo, nell'area eclettico-storicistica, non è molto florida. Sull'aeroporto di Capua, un magazzino Vestiario presenta dettagli di gusto pompeiano alla conclusione delle paraste, oltre alla curiosa fascia decorativa, già individuata altrove, di cui abbiamo già riferito a proposito della palazzina Ufficiali di Brindisi. A Napoli-Capodichino,



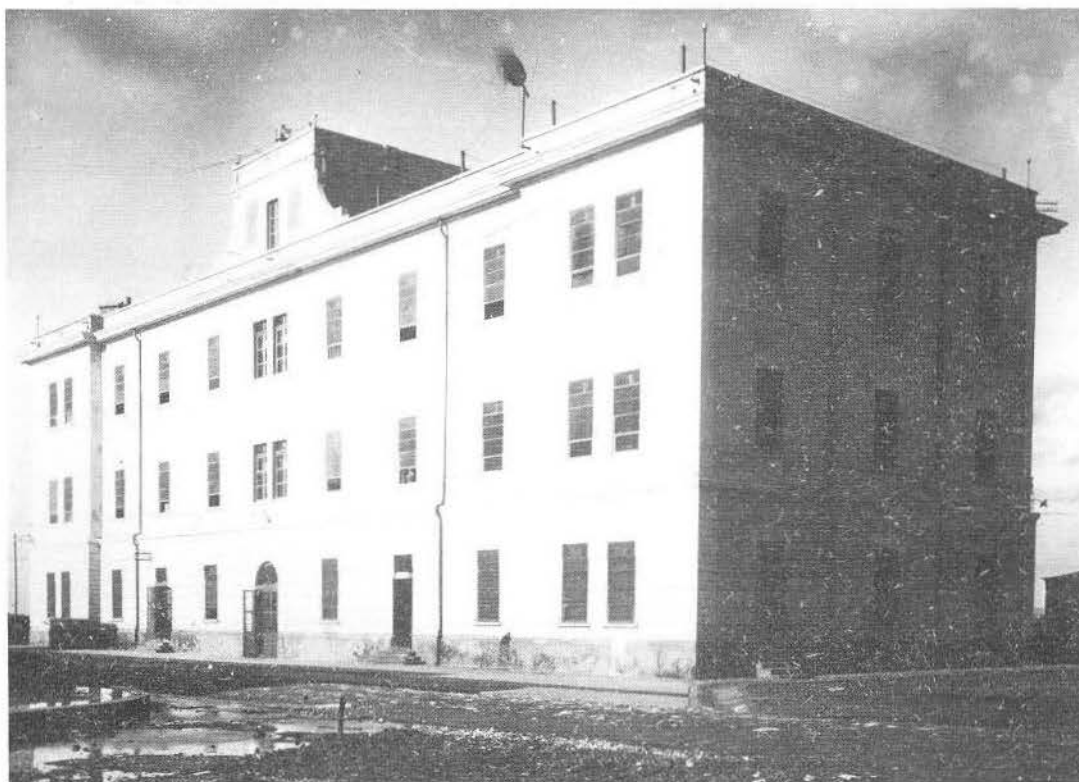
*Aeroporto di Napoli Capodichino.
Caserma Avieri.*

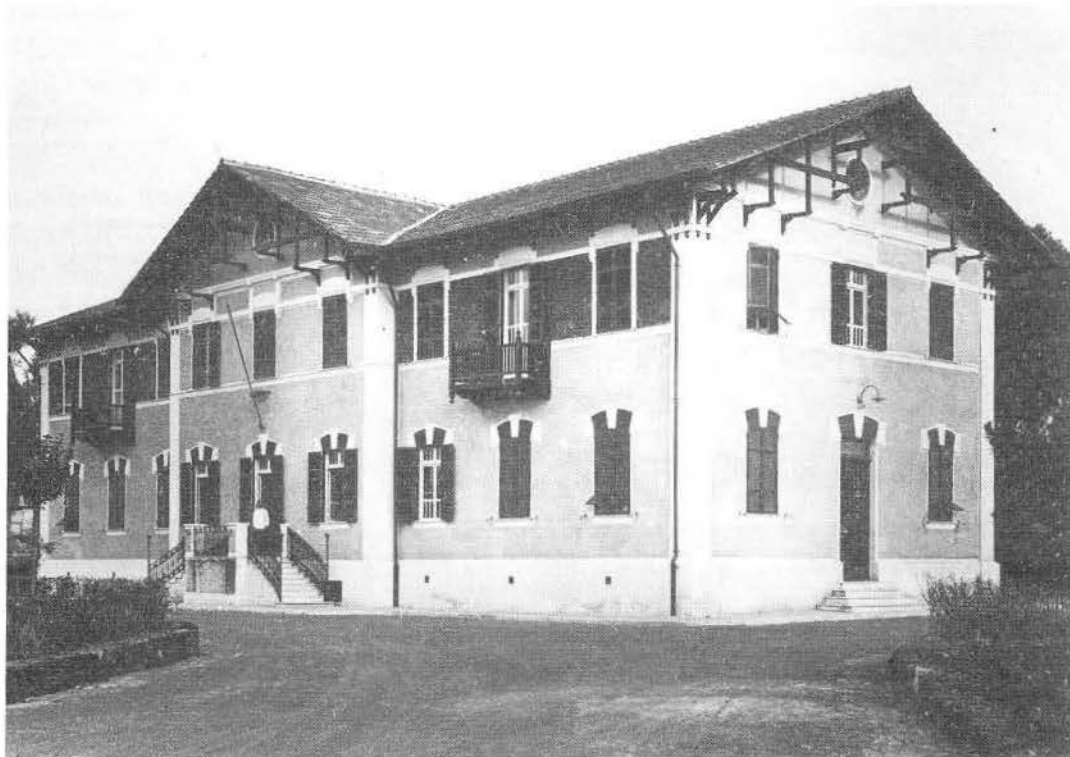
*Aeroporto di Napoli Capodichino.
Palazzina per alloggio Ufficiali e
Comando di Squadriglia.*



si hanno due casi esemplari, che riflettono la diversa attenzione dedicata ai temi decorativi da impiegare, in funzione delle diverse destinazioni d'uso. In una caserma è proposto un essenziale corredo ornamentale che ricorda quello adoperato nell'edilizia del Risanamento, realizzata nella città partenopea, a seguito degli effetti dell'epidemia di colera del 1884. Pretenzioso è invece il linguaggio neorinascimentale, con qualche concessione neoclassica, adottato per una palazzina alloggio Ufficiali e sede per gli uffici di una squadriglia d'aeroplani. Infine, a

*Aeroporto di Cagliari-Elmas.
Caserma Avieri.*





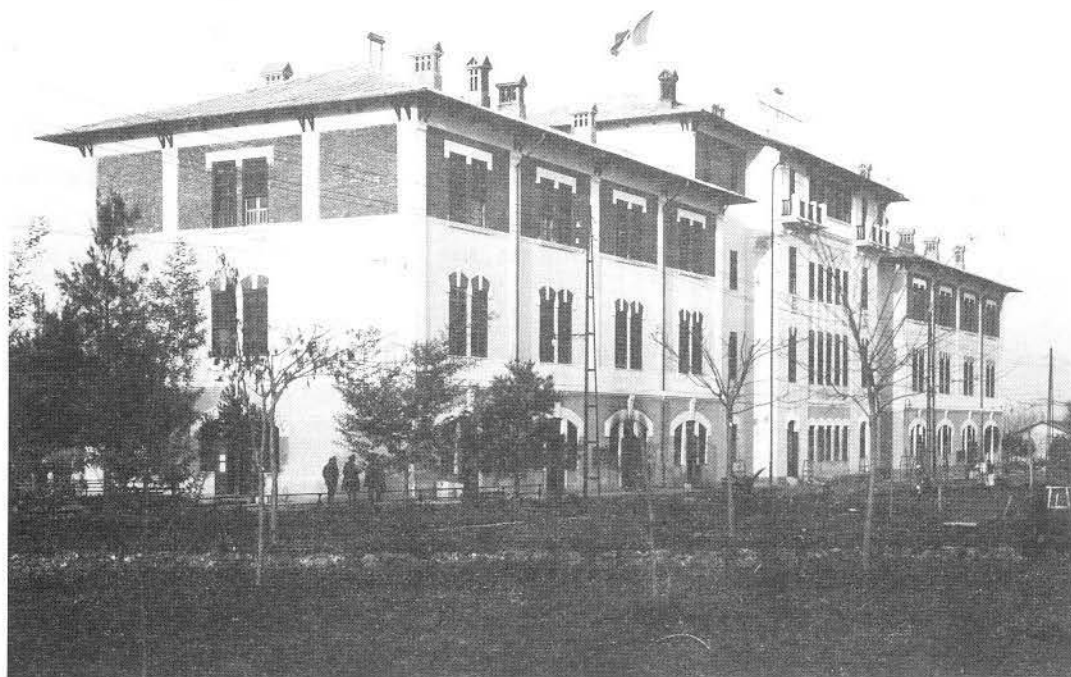
*Aeroporto di Centocelle Sud.
Palazzina alloggio e Circolo
Ufficiali.*

Cagliari-Elmas è realizzata una caserma aeroportuale, sobria e contenuta nei suoi apparati classicheggianti, e non priva di una dignitosa gradevolezza dell'aspetto.

La nostra rassegna sulle influenze regionali, in termini eclettico-storicistici, esibite nell'edilizia della Regia Aeronautica, si conclude con l'esame di quelle fabbriche i cui caratteri architettonici indulgono ai temi del "barocchetto" romano. Infatti il fenomeno culturale di un recupero della tradizione minore romana ebbe, nella forza armata, una diffusione che si dilatò oltre l'ambito del centro Italia. Tale



*Aeroporto di Ciampino Sud,
edificio Comando.*



*Aeroporto di Ciampino Nord.
Caserma Avieri e Sottufficiali.
Prospetto posteriore.*

constatazione ci ha suggerito, pertanto, di esaminare questo particolare aspetto della cultura architettonica, separatamente dalla problematica regionale.

Sugli aeroporti romani di Ciampino e Centocelle furono costruiti, negli anni Venti, edifici che presentano caratteri del “barocchetto” romano, in una versione più controllata rispetto alla poetica suggerita dall’architetto Gustavo Giovannoni, i quali si rinvencono, con una sorprendente affinità stilistica, su due caserme degli aeroporti di Capua e Lonate Pozzolo. È da precisare che gli elementi che si richiamano al “barocchetto” romano, prevalenti nella edilizia aeronautica, insistono



*Aeroporto di Ciampino Sud.
Caserma Avieri e Sottufficiali.
Prospetto anteriore.*

sulla preferenza di effetti decorativi pittoreschi, propri di quella tendenza, piuttosto che sulla varietà delle articolazioni dei corpi di fabbrica, come si riscontra, ad esempio, in alcuni suggestivi brani offerti dalla piazza Sempione di Montesacro, a Roma.

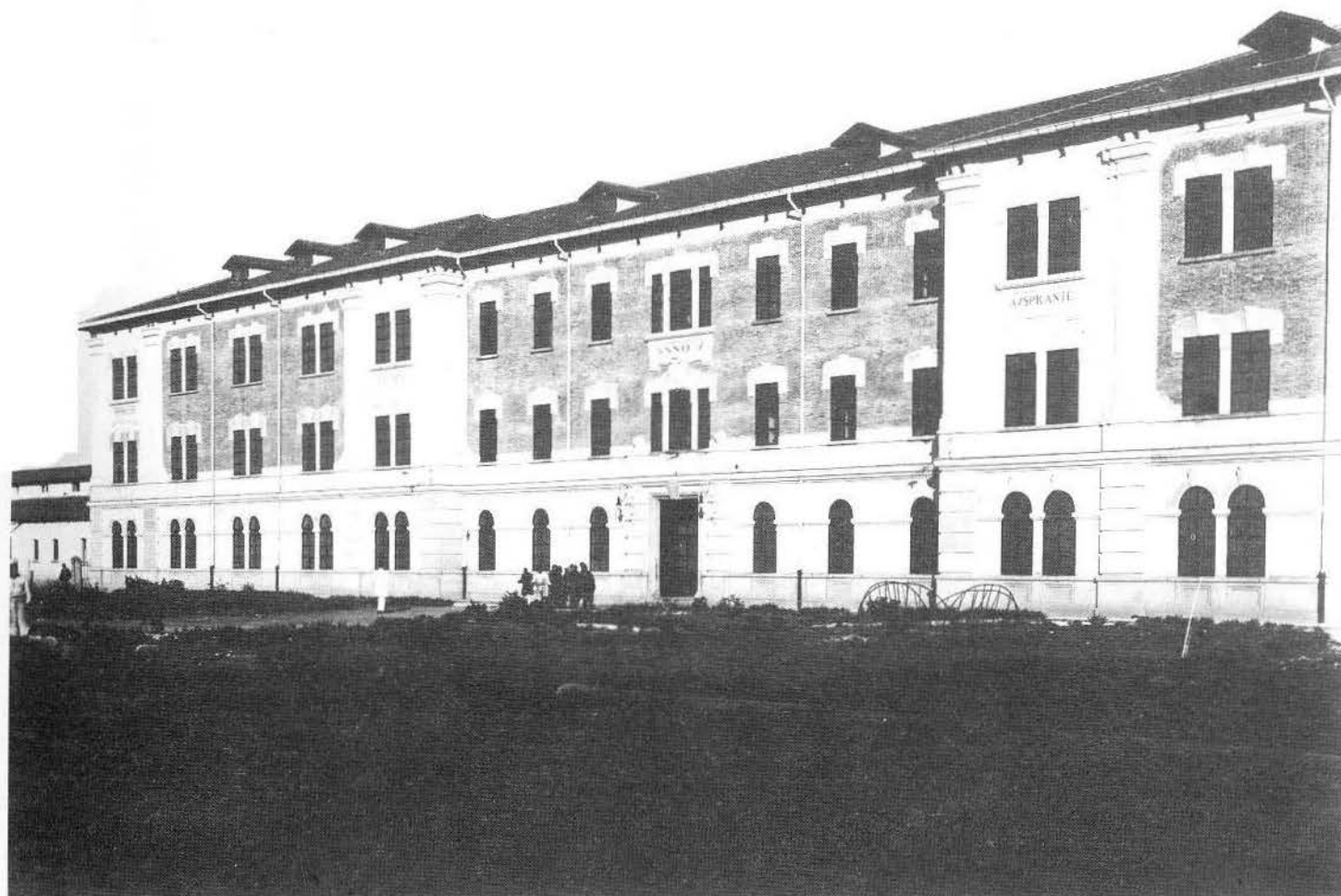
La grammatica figurativa del “barocchetto” aeronautico, si compone di pochi elementi caratteristici, disegnati in modo da ottenere effetti pittoreschi. Esempio tipico è l’archivolto ⁽²¹⁾ delle finestre, risolto tramite una piattabanda ⁽²²⁾ in laterizio, con i reni e la chiave dell’arco in concio di pietra. In un altro caso, l’archivolto è una semplice fascia monolitica, oppure, quando la finestra assume la tipologia della bifora, la piattabanda assume una configurazione anomala poiché un ritto ne puntella la chiave.

I numerosi episodi di architettura, con i caratteri del “barocchetto”, presenti sugli aeroporti romani di Ciampino e Centocelle, rivelano l’adozione di una comune tipologia, impostata su un corpo di fabbrica lineare con copertura a tetto. In alcuni casi – palazzina Ufficiali ed edificio Comando dell’aeroporto di Ciampino Sud; palazzina Ufficiali dell’aeroporto di Centocelle Sud – le falde del tetto si protendono decisamente oltre il filo murario e richiedono l’adozione di speciali puntellature che ne sorreggono lo sbalzo. A parte la caratteristica copertura che rende tali fabbriche simili ad edifici di montagna, il particolare che le distingue è la piattabanda mista dell’archivolto riportato sulle aperture del piano terra. In altri episodi, individuati sull’aeroporto di Ciampino, si annoverano due caserme, accomunate dallo stesso repertorio: archi ribassati sottolineati da ampie fasce archi-voltate al piano terra; finestre bifore, con piattabanda mista al primo piano oppure fascia monolitica al secondo piano. Tale impostazione figurativa si ripete, su una caserma Avieri, realizzata sull’aeroporto di Lonate Pozzolo. Gli elementi caratterizzanti le finestre dei piani superiori sono analoghi a quelli adottati a Ciampino, a parte il piano terra, severamente decorato con il rivestimento in pannellature orizzontali, in cortina leggermente bocciardata, con l’archivolto delle aperture che rammenta una tipica immagine serliana. Più aderente a schemi classicheggianti è, invece, la caserma Avieri dell’aeroporto di Capua, la cui immagine rimanda, per



*Aeroporto di Lonate Pozzolo.
Caserma Avieri.*

elementi allusivi, come il disegno delle finestre con un vistoso archivolt, alle caserme di Ciampino e Lonate Pozzolo. Tuttavia è da notare, nella sunnominata caserma, la presenza di elementi della classicità come l'ordine gigante, il quale si presenta come episodio isolato e non informa unitariamente l'edificio, oltre a quelli rievocanti un neorinascimento, individuabile al piano terra, i cui segni si riscontrano anche nella edilizia aeroportuale di Napoli-Capodichino.

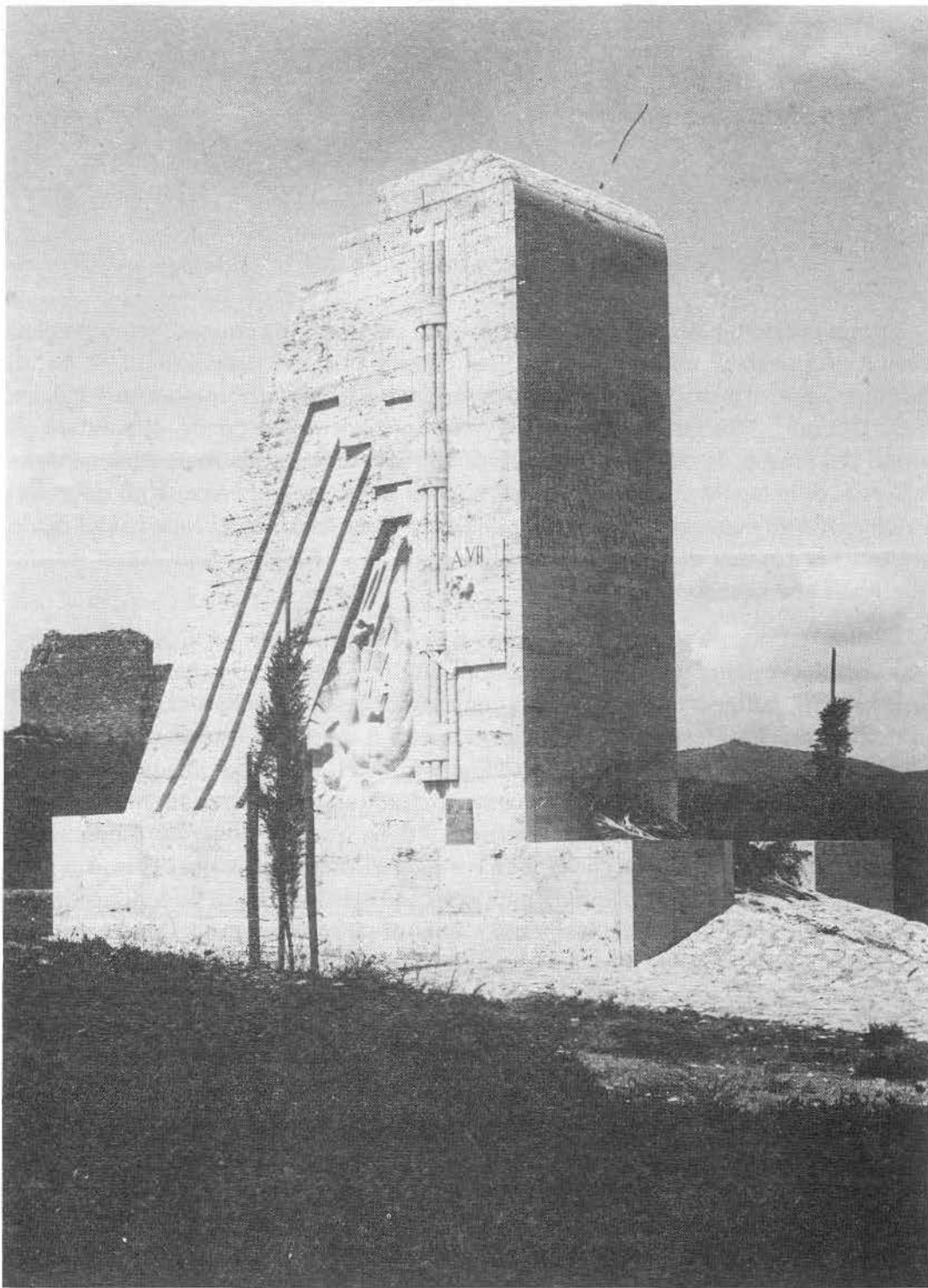


Aeroporto di Capua. Caserma Avieri.

IL NOVECENTO ARCHITETTONICO

In un pregevole libro ⁽¹⁾, Gabriele Morolli, del quale già conoscevamo preclari virtù a proposito di un ottimo saggio sui continuatori del Brunelleschi ⁽²⁾, ha, di recente, ripreso il discorso su Palazzo Aeronautica, già affrontato con i Palazzi della Difesa ⁽³⁾. Tra gli obiettivi che si pone lo storico, vi è quello di sondare gli umori del tempo, in cui lievitarono i fatti che condussero alla realizzazione della fabbrica; di indagare come la specifica volontà della committenza, degli operatori e del contorno culturale, desiderasse l'edificio fosse fatto, con l'aspetto del quale abbiamo la ventura di vederlo e che, del resto, ci è familiare per averci vissuto due lustri che non sono pochi.

Nella scrupolosa lettura dell'edificio e delle vicende che ne videro la nascita, l'autore, alla conclusione di un lusinghiero giudizio artistico, ne denuncia la "sfortuna critica", sofferta nel dopoguerra, imputandone a chi scrive, tra i pochi che, prima dei precitati testi, avevano avuto almeno il merito di interessarsene, il debito maggiore. Tra le accuse formulate figura quella riguardante una nostra ostilità preconcepita, nei confronti del Novecento architettonico, – l'area linguistica nella quale è generalmente collocato il Ministero – della quale, è doveroso ammetterlo, non è possibile negare. Ma con il tempo i giudizi cambiano e così la nostra prevenzione nei confronti di tale movimento è cambiata. Al pari di Benedetto Croce, – mi si perdoni l'incauto accostamento – che un tempo scriveva: "Come ogni uomo, ho fatto, o almeno scritto, anch'io parecchie corbellerie, delle quali mi dolgo e arrossisco, e che ho procurato e procuro di correggere" ⁽⁴⁾, ci poniamo il debito di rivedere siffatto pregiudizio, di motivarne le ragioni di nascita e gli avvenimenti che l'hanno opportunamente e ragionevolmente corretto. Ma si badi, tale revisione non invalida che in parte i contenuti del nostro breve saggio su Palazzo Aeronautica ⁽⁵⁾. Nella sostanza, in quel lavoro si riconosceva, e lo confermiamo tuttora, un aspetto di qualità d'arte in alcuni episodi, come lo scalone e la galleria d'onore, ascrivibili alla poetica Novecento, la quale tuttavia, non può essere estesa a tutto l'edificio che non è, dal punto di vista della coerenza del linguaggio, un perfetto esempio del precitato movimento. È vero che in alcuni passi abbiamo giudicato d'impronta Novecento il Palazzo ma, in un breve lavoro avente intenti divulgativi, e quindi non destinabile ad una rivista specializzata, può accadere la disavvertenza di una mancanza di continuità tra un filo di pensiero e una sua rappresentazione priva dei necessari distinguo. Quello che intendevamo affermare e lo ribadiamo riguarda quelle parti dell'edificio, distinte sempre dalla pregevole qualità, dove è presente un linguaggio viziato da debiti posti con altre culture figurative. Il disegno dei prospetti principali rivela una impronta accademica, un aspetto rammemorante gli ordini classici, di cui gli esempi paradigmatici del Novecento riescono a liberarsi. Nei cortili si respira, come afferma Morolli, "un'aria alla Loos", che noi avevamo definito influenza della Secessione austriaca. Ma tutte queste nostre precisazioni, che potrebbero apparire come delle riserve pregiudiziali, non inficiano il giudizio lusinghiero che il Palazzo merita di avere, e con esso il progettista e la committenza che lo ha voluto. Bisogna distinguere la qualità d'arte che esprime un edificio, – l'impressione che dimostra di essere fatto bene; di manifestare una idea di spazio architettonico – indipendentemente dalle

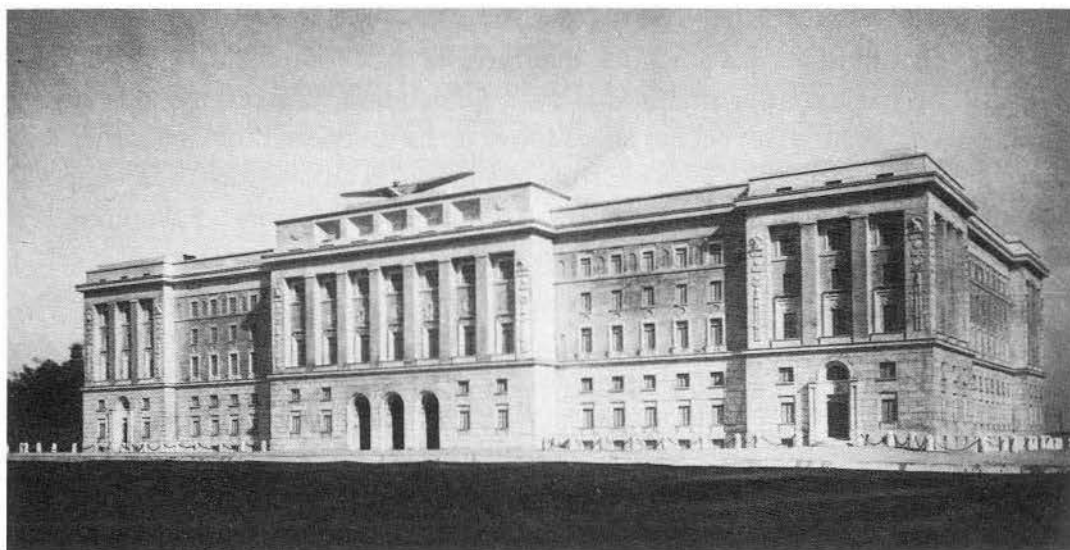


Aeroporto di Guidonia – Montecelio. Il Monumento al generale Guidoni disegnato secondo il gusto tipico della cultura figurativa del Novecento.

trasgressioni o dalle influenze che in qualche misura possono turbare l'aspetto linguistico. Le prime opere del Brunelleschi contengono residui lessicali ancora gotici, mentre nel portico dell'Ospedale degli Innocenti si avverte ancora, a nostro parere, un'atmosfera che ricorda Masolino da Panicale. Pertanto l'atteggiamento critico di un architetto, che risente di influenze, prossime o lontane, e che riesce a stemperarne il peso, come accade al progettista di Palazzo Aeronautica, Roberto Marino, i cui primi passi nel "barocchetto" romano confermano, è anche il riflesso di una posizione dialettica, nei confronti della Storia, che va giustamente sottolineata.

Ribadiamo che il Palazzo Aeronautica è bello, e tale giudizio ci sembra averlo fatto intendere, anche nel nostro breve saggio a cui rimandiamo la lettura. Il quesito che porremo, in queste pagine, è di ordine linguistico, attiene alla problematica che riguarda il Novecento architettonico, del quale proporremo una ipotesi

Il modello in scala della proposta progettuale di Palazzo Aeronautica di Roberto Marino.

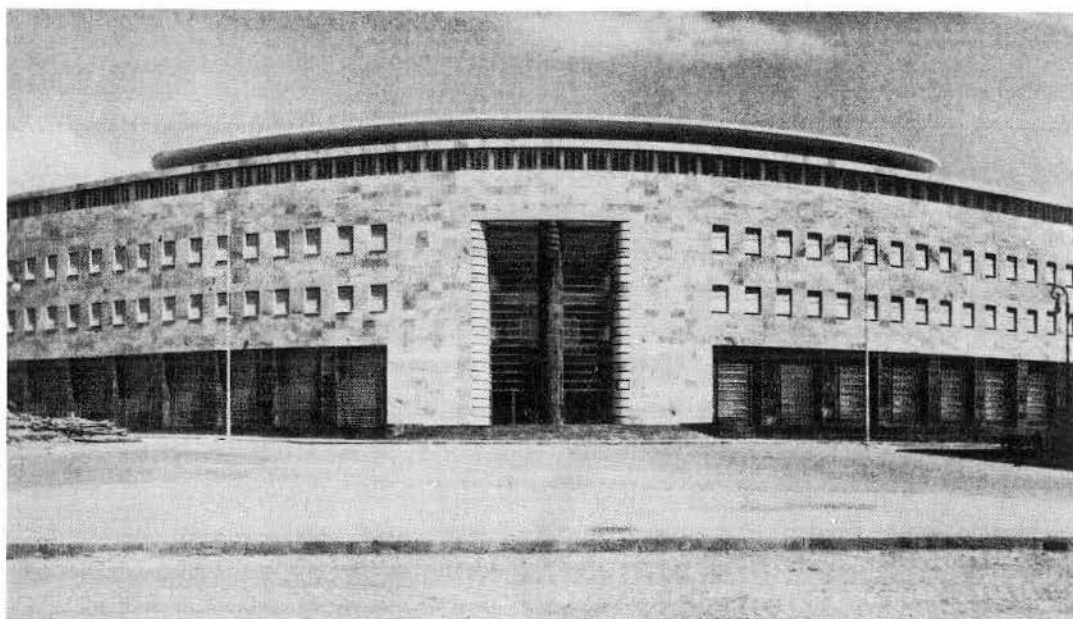


interpretativa che consente una collocazione più giusta, secondo il nostro parere, del linguaggio di Palazzo Aeronautica.

All'epoca in cui scrivemmo il breve saggio su Palazzo Aeronautica, avevamo, dell'architettura Novecento, un'opinione piuttosto negativa, dovuta senza dubbio agli effetti di una letteratura storiografica, che rifiutava quelle manifestazioni architettoniche del Ventennio che, per caratteri linguistici, non erano assimilabili al movimento razionalista. Ma quello che contribuiva ad accreditare le tesi storiografiche, era la personale esperienza che avevamo di alcune testimonianze del Novecento architettonico napoletano, in particolare quelle del Rione Carità, a Napoli. Avevamo, ai tempi della frequenza universitaria, una dimestichezza quasi quotidiana con piazza Matteotti, dove si affacciano l'imponente edificio delle Poste e Telegrafi, dell'architetto Giuseppe Vaccaro, il Palazzo della Provincia, dell'architetto Marcello Canino e la Questura, tutti edifici osservanti i caratteri tipici del Novecento. Il Palazzo delle Poste, che allora ritenevamo un'opera razionalista, è a pochi passi dalla Facoltà di Architettura, ed era, quindi, un luogo abituale di frequenza, dove la sosta aveva anche un fascino particolare, quello di osservare la tipica animazione napoletana in un luogo che rappresentava ben poco della città partenopea. Tuttavia la sensazione di disagio e di estraneità la si provava muovendosi nella piazza o nelle sue adiacenze. L'architettura sembrava impenetrabile, ostile. Eppure chi è avvezzo ai monumenti napoletani, quelli angioini, aragonesi, la cui materia è fredda, ostica, vulcanica, con passaggi che vanno bruscamente dal bianco nitore dei marmi, degli intonaci, alle gravi tinte del piperno, è educato, per lunga consuetudine, ad intendere, percepire, un'armonia in cui prevale un aspetto monocromatico mentre, negli edifici Novecento del Rione Carità, è proposto anche il tono caldo, rassicurante, del laterizio. È da ritenere che la nostra impressione fosse dovuta al contrasto tra una realtà urbana circostante, ben diversa, dove predominavano un disegno e un colore affatto differenti dai canoni Novecento. In realtà, il motivo fondamentale che rendeva estranea l'architettura Novecento, andava imputato alle convenzioni linguistiche che aveva adottato, che non consentivano l'individuazione di un retroterra culturale a cui fare riferimento; la tipologia della facciata, così lontana dalle consuete ripartizioni dettate dall'ordine architettonico, senza i canonici punti di riferimento che dispongono alla percezione tramite un preordinato rapporto di scala, non aveva niente di familiare con la memoria storica, radicata in una coscienza che da millenni non conosceva altro, per imposizione ereditaria e per diretta esperienza di vita. È certo che ogni

proposta figurativa, che rompe con la tradizione, con la memoria, riesce ad essere accettata soltanto dopo una revisione interiore, di ordine intellettuale, che scardina le radicate certezze per riordinarle, comprendendone l'evento inaudito, in un nuovo immaginario. Il Novecento si costituiva come un "pezzo" di città, dove nessuna sollecitazione ne consigliava la sosta, un luogo da attraversare in fretta, poco invitante al raduno, poco adatto per godersi una "bella giornata". Soltanto con il Palazzo delle Poste, così terso nei volumi, nelle superfici, non ci sentivamo estranei, inquieti, ma invece attratti da quegli spazi monumentali, che accettavamo, dalle inconsuete forme dell'arredo, dei particolari, del colore dei materiali, che esprimevano un nuovo ideale di bellezza. Ma, ripeto, ritenevamo, a nostro giudizio, l'edificio d'impronta razionalista, anche se sia Benevolo che lo Zevi non ne parlassero quasi affatto. Nella letteratura critica locale, gli interventi edificatori del Rione Carità, eseguiti negli anni Trenta, venivano sbrigativamente commentati in poche righe e non contenevano le opportune indicazioni per una corretta conoscenza delle fabbriche. In un breve saggio, risalente al 1961, redatto da un autorevole docente universitario, nel quale si esponeva l'attività edilizia partenopea dal 1915 al 1960, il Palazzo delle Poste di Vaccaro è così commentato: "Questo mastodontico edificio è stato spesso citato in seguito, anche in pubblicazioni straniere come un esempio positivo di conversione al movimento moderno, ma bisogna dire, per una più equa valutazione, che esso è "moderno" solo da un punto di vista esteriore. Infatti è il risultato di un rifacimento: da un monumentale fabbricato di impianto decisamente retorico con colonne, archi, lesene e cornici, come appariva nel progetto vincitore del concorso, si giunse, lasciando immutato lo spartito di vuoti e pieni, ad una superficie liscia e levigata di marmo bianco nella parte alta e nero in quella basamentale" (6). Dalla nota riportata si deduce che il suo autore non condivideva, nel periodo della nostra quotidiana esperienza del Palazzo del Vaccaro, il nostro consenso; nondimeno in essa veniva enunciata la constatazione ovvia che non si può mutare la natura di appartenenza ad un movimento architettonico di un edificio con il solo trattamento di superficie.

Una riflessione più consapevole sul Palazzo del Vaccaro, fatta nel contesto di un riesame sistematico della storia delle vicende architettoniche di questo secolo, ci ha consentito di riscoprirne le qualità con connotazioni novecentiste. Il suddetto edificio faceva parte di un insieme di fabbriche destinate a dare un assetto figurativo, di impronta decisamente terziaria, ad un settore della città partenopea

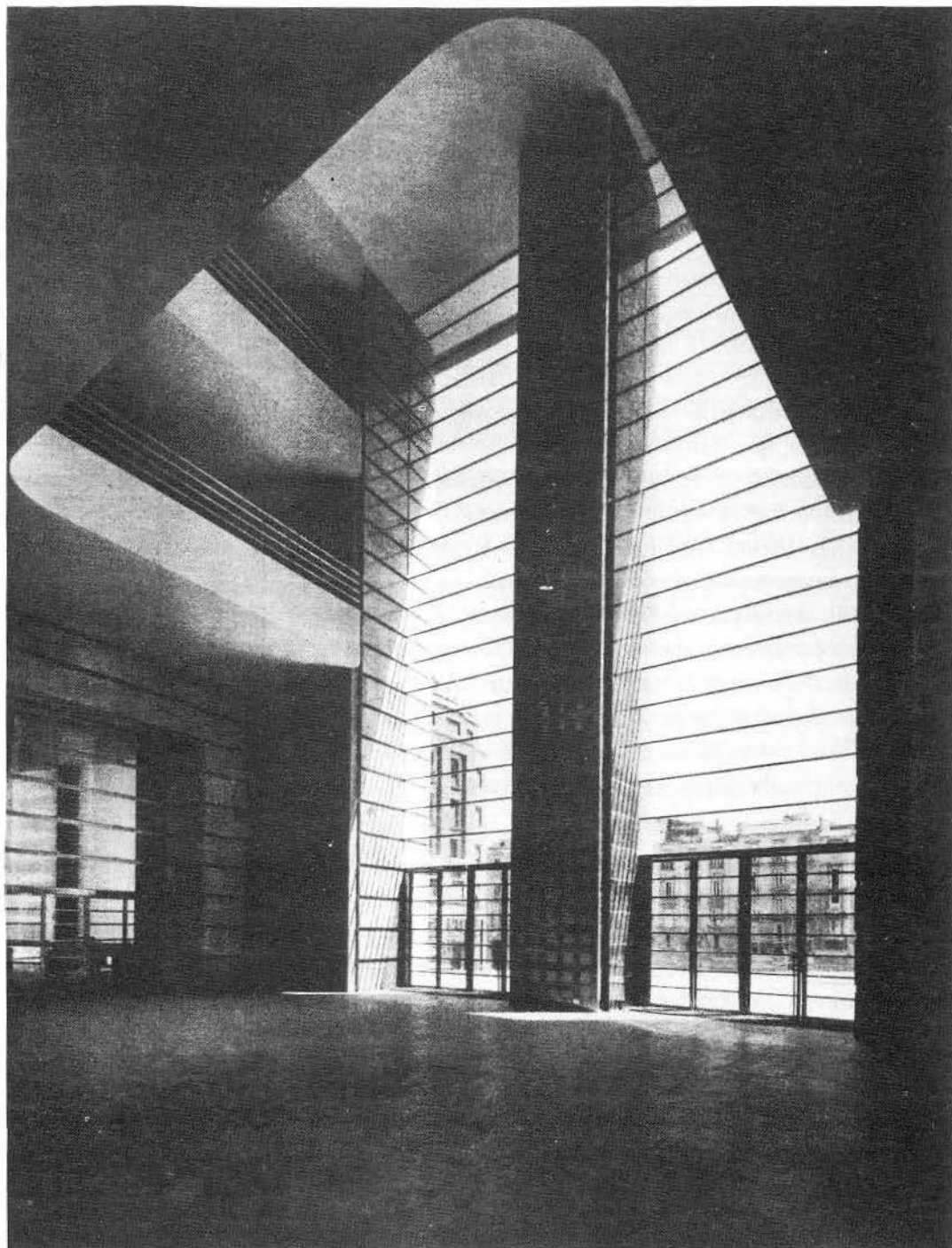


Napoli – Palazzo delle Poste di Giuseppe Vaccaro.

dove preesisteva un tessuto storico che avrebbe meritato maggiore ponderazione prima della sua distruzione. L'intenzione di costruire l'edificio fu posta proprio negli anni in cui lievitava la gestione progettuale di Palazzo Aeronautica. Seguirono tre versioni, oltre ad una quarta che corrisponde all'attuale stato di fatto. La prima versione venne redatta nel 1928 ed è d'impronta decisamente accademica. Nell'occasione la proposta di progetto presentava la stessa disposizione planivolumetrica che sarà poi adottata, mentre il prospetto principale ridondava di elementi linguistici che ricordano il Brasini del Palazzo del Governo di Taranto e il Piacentini dell'Albergo degli Ambasciatori, a Roma, del quale il Vaccaro fu collaboratore. Nel progetto redatto per il 1° grado del concorso e la successiva versione, la facciata assume un volto sempre più contenuto del lessico storicistico, fino alle attuali sembianze dove ogni riferimento storico scompare e il vocabolario si restringe ai rapporti pieno-vuoto, agli effetti materici del rivestimento e, soprattutto, alla scelta del tema "fuori scala", adottato con imponenza nel portico d'ingresso e nell'atrio, che a nostro giudizio costituisce il segno distintivo del Novecento architettonico. Nella descrizione dell'opera, pubblicata sulla rivista "Architettura", nel 1936, l'architetto Vaccaro così commenta il proprio lavoro: "L'ubicazione dell'edificio che, (...) domina una nuova piazza, la sua mole imponente e la naturale disposizione simmetrica dei suoi organi principali, non potevano non condurre ad una espressione "monumentale" nel senso sostanziale della parola; ma nessun elemento superfluo e nessuna dimensione eccessiva sono state adottate per rendere retorica questa espressione, che si è voluto invece affidare unicamente alla composizione unitaria degli organi e quindi delle forme, e al valore espressivo dei rapporti" (7).

L'edificio di Napoli del Vaccaro segue, pertanto, una vicenda analoga a quella di Palazzo Aeronautica, differendo rispetto a quest'ultimo per il semplice fatto che i passaggi linguistici, dalla prima versione progettuale a quella definitiva, vengono curati dallo stesso architetto. Appare nella vicenda napoletana l'accortezza del Vaccaro di accattivarsi l'attenzione e il favore della Commissione giudicatrice, che comprendeva l'architetto Giovannoni, con una proposta architettonica che seppure si allontanava dai codificati impianti compositivi classicisti, non dimenticava i dovuti riferimenti storici.

Intorno agli anni Trenta, già in altre vicende era accaduto che nel presentare il dato progettuale alla Commissione per l'Ornato (8), per ottenere l'autorizzazione alla costruzione, chi aveva mente ad attuare in chiave moderna il proprio disegno, aggirasse l'ostacolo con l'aggiunta di un corredo posticcio, d'impronta eclettico-storicistica, che nella fase dell'esecuzione veniva ovviamente ignorato. Episodio emblematico fu la vicenda dell'edificio residenziale Novocomum, dell'architetto Giuseppe Terragni, realizzato a Como nel biennio 1927-28. Terragni presentò, per l'approvazione, il progetto dell'edificio alla Commissione per l'Ornato, dove erano bene evidenti, sulle facciate, citazioni classicheggianti. Il progetto, infatti, venne elogiato per la brillante soluzione ma l'architetto, con la complicità delle maestranze, si guardò bene, in sede di realizzazione, di rispettare il corredo ornamentale classicheggiante che aveva indicato nella fase di progetto. Quando vennero abbattuti i ponteggi si gridò allo scandalo e la Commissione per l'Ornato aprì un'inchiesta per stabilire se il nuovo edificio deturpasse, con il suo (freddo) rigore calvinista, l'ambiente che lo comprendeva. Ma Terragni seppe difendere le ragioni della sua architettura che non possono subordinarsi al rispetto di un linguaggio imposto ma devono esprimersi mediante il proprio che, quale testimonianza di cultura, è sempre coerente espressione di civiltà. Come si evince, anche da altri analoghi episodi di aggiramento delle imposizioni accademiche e classiciste, la parte avversa alle tendenze moderne, quella che non aveva un ruolo da rispettare, nel dibattito culturale, come Ogetti e Papini ad esempio, pena la perdita della parte



*Napoli – Palazzo delle Poste di
Giuseppe Vaccaro.
L'atrio principale d'ingresso.*

che avevano assunto, reagiva sempre debolmente di fronte al fatto compiuto, quasi come se lo invocasse tacitamente. Spesso nelle coscienze addormentate dal quotidiano, si pongono le aspettative del domani, che attendono soltanto un episodio dirompente che le risvegli. La Commissione per l'Ornato di Como e la Committenza statale, – Ministero delle Comunicazioni e Regia Aeronautica – avevano posto, negli intenti di programma, la richiesta di un linguaggio storicamente aggiornato alle tradizioni nazionali, ma nelle rispettive coscienze albergava il consapevole desiderio di qualcosa di nuovo, sia che rispondesse alle istanze del Movimento Moderno dell'architettura, a cui si richiamava il Novocomum, oppure alla esigenza di un "ordine nuovo", alla quale si richiamava il Novecento architettonico con i palazzi del Vaccaro e del Marino.

Nella trasformazione dalla prima versione storicista a quella decisamente moderna, l'edificio del Vaccaro conserva sempre, malgrado i mutamenti di "superficie" l'impostazione tipo-morfologica che attualmente presenta. Affermare che mediante

questi passaggi l'edificio abbia mutato la poetica di appartenenza, maturata con la prima elaborazione, è un problema che non si pone; il Palazzo nasce secondo una concezione ideologica che attiene al Novecento, e la rinuncia al lessico storicista non muta la sua identità linguistica, che è fatta non solo di segni ornamentali ma anche dal modo di come è configurata una pianta, una sezione, come è articolato un volume, o il suo piano d'inviluppo. Ritenevamo un tempo l'edificio razionalista, per una confessata ignoranza del verbo novecentista, completamente trascurato in sede di studi guidati e nella pubblicistica storiografica. Aggiungasi che l'aspetto architettonico della facciata, tipicamente espressionista, rimanda ad alcune opere dell'architetto tedesco Eric Mendelsohn, operante proprio intorno agli anni Trenta, della cui attività incominciava a trapelare qualche indizio anche in Italia.

Il Novecento architettonico prende consapevolmente sembianze, agli inizi degli anni Venti, con un primo episodio, la Ca' Brutta di via Moscova, a Milano, opera dell'architetto Giovanni Muzio. In realtà l'edificio condominiale presenta soltanto un aspetto di tale movimento, quello riguardante l'impaginazione degli esterni, fatta con un lessico classico semplificato, frammisto ad altri segni puramente geometrici, e si costituisce dunque come una sua prefigurazione. Altro aspetto d'interesse, dell'impianto compositivo della Ca' Brutta, è l'assenza di una struttura gerarchica delle parti. "Timpani, nicchie, lesene, archi, colonne, sfere assumono tutti lo stesso peso nella composizione, sino a diventare sostanzialmente equivalenti. In una quasi totale assenza di gerarchie, essi obbediscono solo a un criterio generale di rappresentazione" (9).

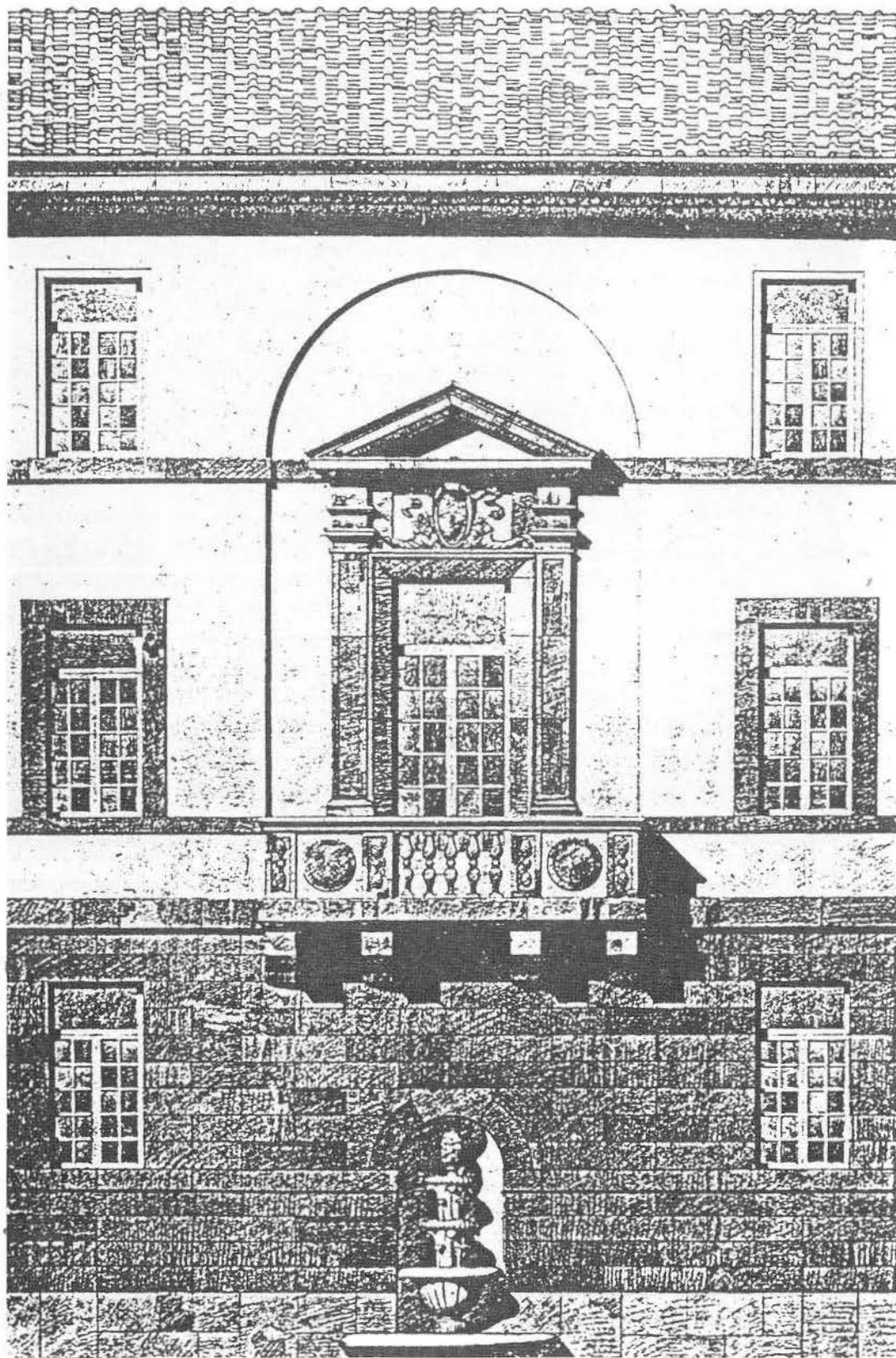
Abbiamo già narrato, nel capitolo sui temi del linguaggio architettonico, il clima culturale che conduce al Novecento, il quale nasce come reazione all'avanguardia e all'influenza d'oltralpe. Sorretta sul piano culturale da Papini, Ogetti, Bontempelli, che le propongono il supporto ideologico necessario, tale tendenza mostra i primi segni, appunto con il Muzio, ma riteniamo che essa lievitava anche a Roma, proprio con il "barocchetto" romano. La differenza tra l'operazione che conduce Muzio a Milano e quella dei seguaci del Giovannoni, tra cui è da annoverare il Fasolo, è una rivisitazione delle rispettive memorie, fatta liberamente, derogando da norme e prassi, con l'inventiva di una propria grammatica e di una propria sintassi.

L'architetto Muzio si rivolge alla memoria neoclassica, quella lombarda, della quale fu protagonista il Piermarini, ma è attento alla lezione palladiana che ritiene fondamentale. Nel rievocare le sue vicissitudini culturali del periodo che precedette l'esperienza della Ca' Brutta, egli racconta che la "...lunga cesura quinquennale della guerra, fu un utile periodo di sosta e di meditazione, soprattutto per studiare l'architettura veneta durante i periodi passati a Vicenza, Verona, Bassano, nel Friuli" (10), dove ebbe la ventura di "...vivere a contatto con le ville venete, di vedere il Palladio ..." nel quale intuì "qualcosa di assoluto che non c'è in nessuna altra architettura" (11). Peccato che Muzio non vada oltre e non spieghi cosa intende con quest'ultima apodittica asserzione. La grandezza del Palladio non si discute, ma è un peccato, per la storia dell'architettura, che l'architetto milanese non abbia chiarito cosa il suo intuito critico intendeva con tale termine perentorio.

Nel condominio di via Moscova, che si badi ripropone l'impianto planimetrico in uso nella Milano dei primi decenni del secolo e non preannuncia nessuna innovazione tipologica, Muzio applica la lezione appresa meditando l'opera palladiana e la sua influenza nel lombardo-veneto. Non è una mesta riproposizione degli elementi acquisiti, "né rispetto della sintassi che la tradizione classica aveva fissato; le regole secondo le quali le parti dovevano comporsi si sono per sempre

dissolte; gli elementi classici sono qui intesi come fatto figurativo, il loro uso è teso allo scopo di restituire un'immagine di italianità andata perduta" (12).

Anche a Roma accadeva qualcosa di analogo in quel lasso di tempo dei primi anni del dopoguerra. L'attenzione era rivolta alla riproposizione archeologica di frammenti di una romanità imperiale, che la rivista "Architettura e Arti Decorative" andava stimolando, unitamente alla rivisitazione di quella cultura architettonica romana, cosiddetta minore, che è indubbiamente proiezione, seppure allentatasi nel tempo, del rigore figurativo della grande eredità classica. Del "barocchetto"



Roberto Marino.
Progetto di concorso indetto nel
biennio 1926-27 per la Scuola di
Sant'Onofrio in Roma.

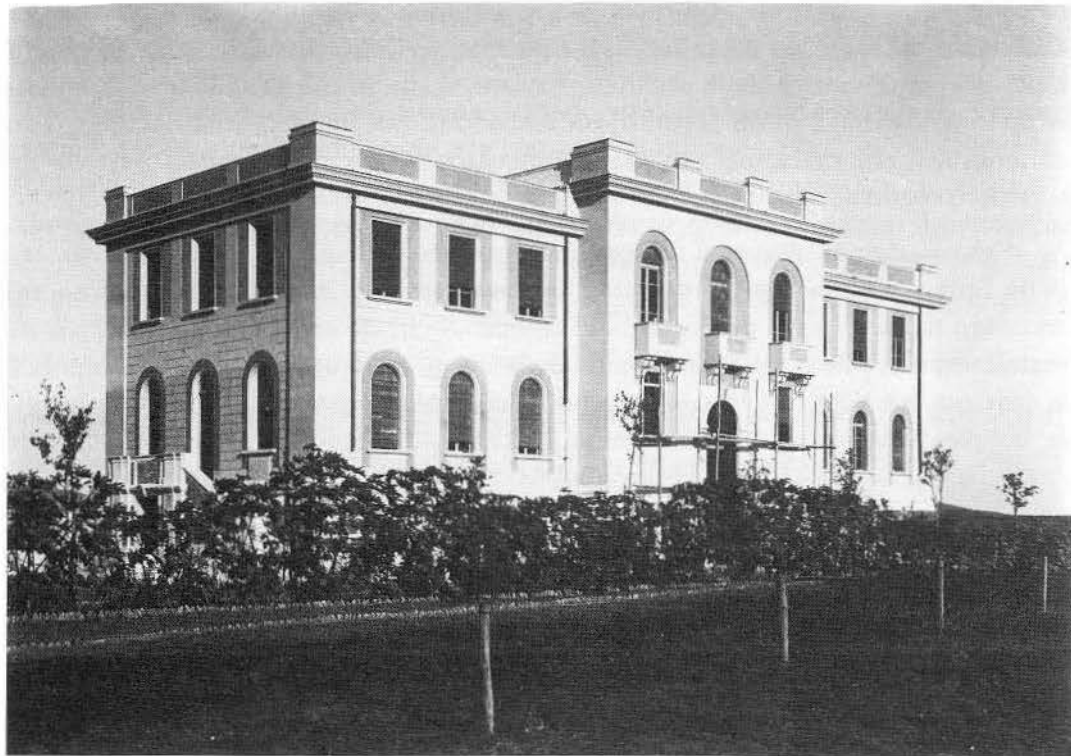
romano, denominazione che raccoglie le esperienze sunnominate, abbiamo già accennato nel capitolo precedente. Il riprenderne il discorso è necessario perché nella ricerca operativa degli architetti romani, come in quella milanese di Muzio, sono individuabili i primi germi di un metodo di ridefinizione del linguaggio architettonico, che cerca una sua identità mediante la progressiva estraniamento dal repertorio formale tradizionale.

Nel suo pieno fulgore, il "barocchetto", anche se si avvale, nella disposizione delle forme, di una libertà inventiva piuttosto fervida, è tuttavia scrupoloso nel recupero di frasi, brani, del formulario classico architettonico, che riporta quasi integralmente. A prima vista, dall'esame delle opere degli architetti Fasolo, Antonelli, Ciarrocchi e Venturi⁽¹³⁾, si avvertono a malapena i segni del nuovo corso, come la libertà dell'impaginazione, il nuovo ordine sintattico, gli elementi decorativi spesso assai singolari. Con l'esaurimento del "barocchetto", dalle sue ceneri, si avvia la ricerca sperimentale del Novecento. Già con l'architetto Innocenzo Sabatini, altro protagonista della corrente vernacolare romana, si avverte, con il caseggiato di viale delle Province, a Roma, dal caratteristico andamento a gradoni, l'allontanamento dagli stereotipi classici, il cui ricordo è soltanto allusivo. Ma la testimonianza che conforta la nostra tesi, di un processo di decantazione, dalle forme del "barocchetto" ai primi sentori del Novecento, lo fornisce il futuro progettista di Palazzo Aeronautica, Roberto Marino, il quale, un tempo assistente di Giovannoni, progetta una scuola, intorno al 1926, i cui elaborati denunciano il processo di trasformazione linguistica in atto⁽¹⁴⁾. Nell'opera del Marino si avverte la tensione posta il cui scopo è di liberarsi di un programma figurativo subito come una imposizione e del quale si ritiene che abbia esaurito il suo compito storico. Nell'idea progettuale si notano i segni della tradizione usati con discrezione, la loro rigorosa semplificazione e, soprattutto, modi sintattici che preludono a quanto verrà posto in essere nel Palazzo Aeronautica.

L'avvicinamento alla espressione del Novecento architettonico si compie, sia a Milano che a Roma, con tempi che differiscono per la diversa eredità culturale dei centri che la promossero. Il processo di formazione è più immediato nella città lombarda, che ha alle spalle la grande tradizione storica neoclassica e l'influenza degli illuministi e dell'architetto tedesco Karl Friedrich Schinkel⁽¹⁵⁾. Nella Capitale invece la trasformazione è più lenta, per i conti che bisogna fare con una eredità assai più gravosa e con il peso ideologico di strutture istituzionali assai pressanti.

Figura di mediazione tra la ricerca milanese e quella romana è l'architetto Marcello Piacentini, la cui sorprendente personalità è tutta tesa a muoversi su una linea di condotta in regola con i mutevoli orientamenti del Regime. L'abilità di questo versatile architetto è di precorrere gli intendimenti del potere costituito, dando l'impressione che le diverse esigenze di programma, dai concorsi ai grandi interventi nelle città, non possono non essere realizzate senza la sua partecipazione. A parte il suo personale contributo nel realizzare opere di edilizia minore di contenuta semplicità, Piacentini appoggia Muzio, lodando la quiete presenza della Ca' Brutta nel tessuto cittadino milanese; tuttavia, rispetto alle proposte di Muzio, è più prudente nel distaccarsi da un monumentalismo considerato un dato di programma irrinunciabile.

La ricerca tendente ad un Novecento maturo proseguì, lungo gli anni Venti, con episodi emblematici che ne rappresentano i momenti salienti. "In una prospettiva nazionale accanto a Muzio ha un posto di primo piano l'opera di Giuseppe De Finetti; per quanto estrosa e sanguigna appare l'architettura del primo, tanto castigata e rigorosa è quella del secondo. Fortemente influenzato dal purismo di Loos, presso il quale aveva condotto il giovanile apprendistato, De Finetti si impone all'attenzione dell'ambiente milanese con la casa della Meridiana progettata



Idroscalo di Orbetello, Palazzina Comando.

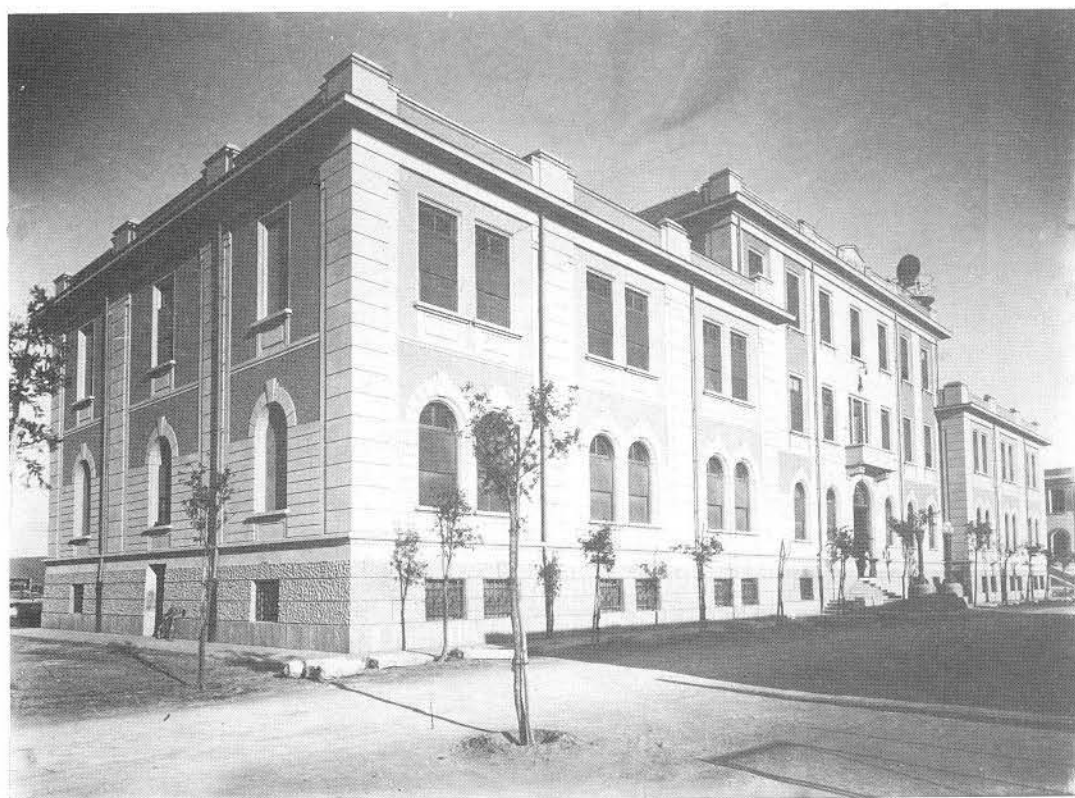
nel 1923" (16). Anche in una successiva casa milanese di via S. Calimero, terminata nel 1930, sono presenti gli elementi del linguaggio Novecento, di De Finetti, distinti da una personale identità figurativa che quasi nulla concede alla coscienza della memoria.

Dopo il 1925 si assiste a Roma alla decisiva svolta che preannuncia la poetica del Novecento architettonico, inteso questo non soltanto come discorso di "superficie" ma come elaborazione totale dell'organismo formale, come coinvolgimento inventivo della pianta, della sezione, dei prospetti esterni ed interni. Sono episodi architettonici che dimostrano la rottura con gli schemi tipologici classici e con quelli del "barocchetto" romano, e sono avvertibili anche nella produzione edilizia della Regia Aeronautica. Tra i protagonisti citiamo l'architetto Pietro Aschieri e, soprattutto, l'architetto Gino Capponi, autore di una palazzina sul lungotevere Arnaldo da Brescia dove il movimento concavo-convesso della facciata, pur alludendo ai celeberrimi schemi borrominiani (17), sottolinea la quinta centrale con un accento nuovo, e propone uno dei temi fondamentali del Novecento architettonico, consistente nel risalto dato alla parte principale del prospetto, evidente residuo accademico, con accorgimenti vari. Capponi utilizza una tipologia storica, accortamente riveduta, ma in altri casi, come quello di Napoli del Vaccaro, prevale l'esaltazione del particolare realizzata con un appropriato "fuori scala", il cui tema diventerà tipico della poetica Novecento negli anni Trenta.

Nella Regia Aeronautica, i sintomi di un avvicinamento ai temi del Novecento si rinvencono sull'idroscalo di Orbetello. Sede di una Scuola di Navigazione Aerea d'Alto Mare, l'idroscalo diventerà, nei primi anni Trenta, testimone di eventi aeronautici di eccezionale importanza (18). Sul luogo, probabilmente per soddisfare rilevanti necessità operative e logistiche di supporto, venne costruita una caserma per 400 Avieri e una palazzina per Comando di Stormo. L'imponenza della caserma ricorda i tipi già esaminati nel capitolo riguardante l'eclettismo-storicistico. La tipologia distributiva è quella prevalentemente adottata nella forza armata, prima della innovazione apportata dalla caserma Romagnoli, mentre l'apparato formale è quello accademico, con un corpo di fabbrica centrale dominante, e due laterali che ne differiscono per la maggiore sezione trasversale. A parte la dinamica varietà percettiva offerta dai corpi di fabbrica, differentemente articolati tra loro, nella

caserma è avvertibile una contenuta atmosfera di sapore classico, senza gli ammiccamenti forniti dai particolari vistosi come capitelli, basi di colonne, fregi ed altro del repertorio formale classico. Le paraste si concludono al summoscapo senza ombra di capitello; la finestra del piano superiore presenta una fascia di contorno delineata da sottili sfumature d'ombra; è posta l'attenzione agli effetti derivanti dalle diverse tonalità di superficie piuttosto che a quelli ottenuti con il rilievo plastico. Nella palazzina Comando è accortamente lasciato spoglio il corpo di fabbrica centrale, che dimostra una avvertita esigenza di purificazione della forma che è uno degli assunti del Novecento architettonico. A Lero, nel Dodecanneso, nella palazzina Comando e in alcuni edifici dell'aeroporto, davanti ad una singolare compresenza locale, i modi figurativi, alludenti alle semplici spartizioni geometriche Novecento, distinguono l'architettura di quel lontano complesso aeronautico, che si suppone sia stata elaborata negli uffici progettuali del Demanio, per la presenza di elementi che comprovano un'affinità stilistica con altre fabbriche realizzate in madre patria come la Casa dell'Aviere dell'aeroporto di Campofornido.

Il rapido cenno a quella edilizia aeronautica, alludente ai temi del Novecento, dimostra che si è lontani dalle scarnificate superfici di un De Finetti o dalle elaborazioni volumetriche di un Capponi. Ma dagli episodi aeronautici citati, che riteniamo opera di progettisti facenti parte del Demanio Aeronautico, si avverte l'attenzione per il radicale mutamento linguistico che, al declino degli anni Venti, diventa soprattutto esigenza morale, per conseguire indispensabili obiettivi. «Il Novecento sostiene, fino dagli anni del primo dopoguerra, la fine dei movimenti d'avanguardia, il recupero della nostra tradizione e della cultura del nostro passato. Le riviste del Novecento (ed altre su posizioni molto simili) smantellano sistematicamente l'avanguardia europea, ed il nemico più "prossimo" è ovviamente il Futurismo, quale unico movimento eversivo italiano. «La Voce» (Soffici 1919) sostiene una rivalutazione dell'Ottocento italiano e del Rinascimento, «Valori Plastici» (Savinio e De Chirico 1919) sostiene un «ritorno al mestiere», il recupero di «valori» e il superamento delle «cialtronerie e degli isterismi» (19).



Idroscalo di Orbetello, Caserma Avieri.



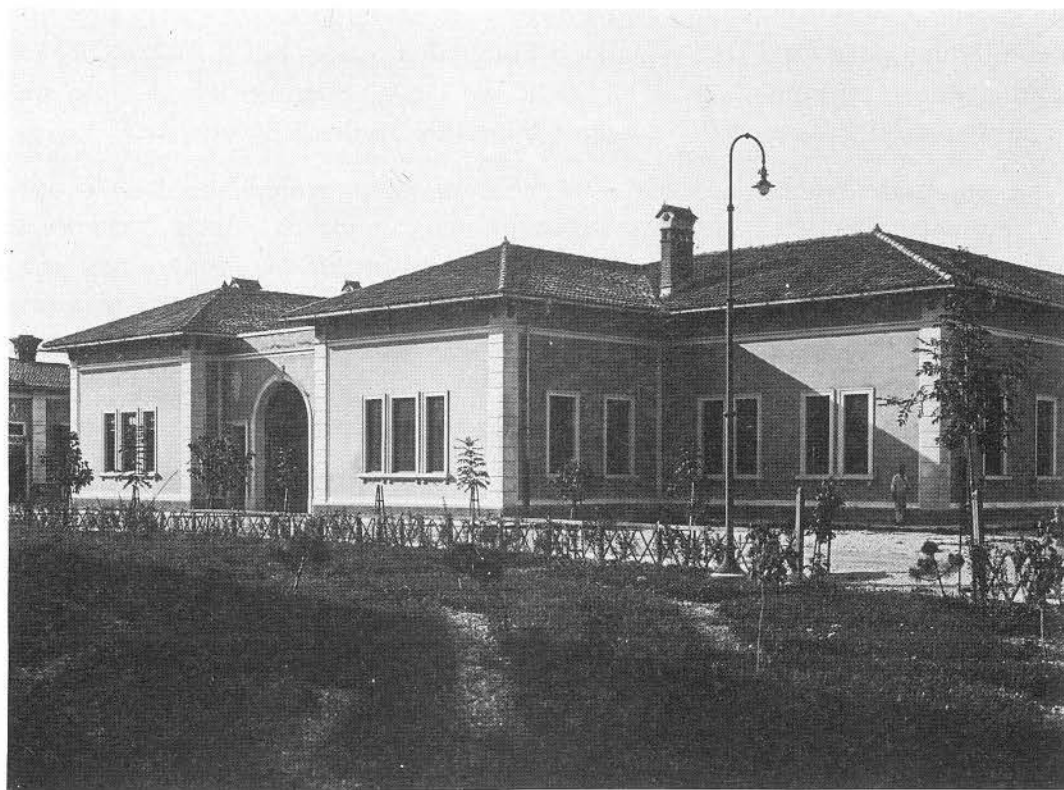
*Aeroporto di Lero, Palazzina
Comando.*

Alla incisiva e martellante azione ideologica degli intellettuali, si aggiunge tutto un mondo figurativo, rivolto a raffigurare una realtà misteriosa e lunare, che da De Chirico e Carrà trova in Mario Sironi il poeta ideologo dell'indirizzo Novecento. Esiste un'affinità, una sorta di magico estraniamento, che accomuna la pittura dei novecentisti e l'architettura quasi spoglia, calva, dei Vaccaro e dei De Finetti. In questa temperie di suggestione, di evocazione mitopoietica, anche l'artefice modesto, il funzionario tecnico rassegnato ad un compito di routine, recepisce quelle istanze rinnovatrici, quella esigenza morale e culturale di rileggere la forma architettonica nella sua essenzialità mediterranea e solare. È una constatazione che discende dai riscontri di tanta edilizia della Regia Aeronautica, dove sono sensibilmente avvertite e recepite quelle istanze che stimolavano e pungolavano l'interesse della cultura architettonica italiana al termine del terzo decennio.



*Aeroporto di Lero, Cabina di
trasformazione.*

Aeroporto di Campoformido, Casa dell'Aviere.

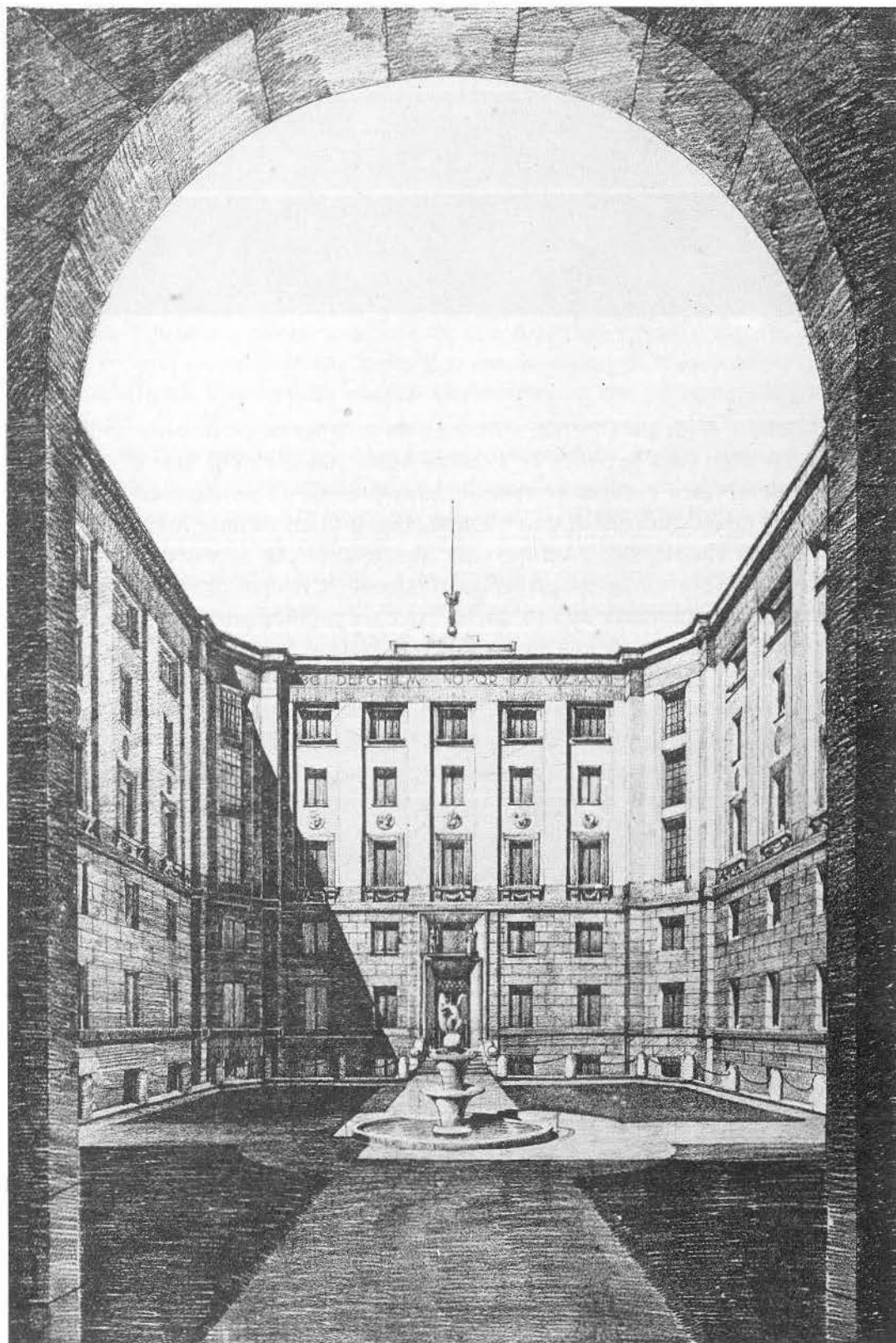


Sulla soglia degli anni Trenta, il Novecento architettonico diventa un fenomeno che coinvolge tutta la penisola. Palazzo Aeronautica è nella fase di completamento della fabbrica e contiene tutte le incertezze di un movimento linguistico, ancora nella fase di ricerca di una identità, che si liberi di tutte le imposture dovute ai residui classicistici. Non bisogna dimenticare che la vicenda di Roberto Marino, nella elaborazione progettuale del Ministero, risente di compromessi non indifferenti. Innanzitutto rientra in quella discussa problematica ⁽²⁰⁾, che abbiamo già accennato con l'Accademia Aeronautica di Napoli, riguardante il concorso di professionisti, di chiara fama, nella risoluzione architettonica delle facciate. Ma il caso di Palazzo Aeronautica fu ben diverso poiché l'incaricato dovette elaborare una proposta progettuale che doveva tenere conto di uno stato di fatto avanzato; erano state spiccate le strutture fondali, riferite ad una impostazione planivolumetrica, dalla quale non si poteva derogare. Lo stesso Marino afferma, nella intervista concessa a Bruno Regni ⁽²¹⁾, che fece quello che potè, e fece molto dimostrando notevoli capacità e abilità nel muoversi in una situazione senz'altro difficile, con un interlocutore risoluto come Italo Balbo. Imputammo al Marino ⁽²²⁾, in merito alle scelte linguistiche di Palazzo Aeronautica, un atteggiamento di scarsa sensibilità al verbo razionalista che proprio in quegli anni si affacciava alla ribalta ⁽²³⁾. Il giovane docente di Ingegneria non era affatto insensibile al dibattito architettonico, e lo dimostra la sua vicenda professionale, dove l'espressione linguistica muta secondo la temperie del momento, ma tiene conto anche delle personali remore culturali delle quali è possibile scrollarsene il carico quanto meno esse sono radicate nella coscienza.

Numerosi eventi distinsero il Novecento architettonico che, come abbiamo accennato nel capitolo sui temi del linguaggio, concorreva con il Razionalismo nel rappresentare l'architettura italiana dei fatidici anni Trenta. Tra gli edifici che si possono accomunare per una certa affinità figurativa, per comuni caratteri tipologici e formali, tali da poterli ritenere opere emblematiche della corrente, citiamo il Palazzo dell'Arte, a Milano; il Ministero delle Corporazioni, a Roma; il Palazzo

del Popolo d'Italia, a Milano; il già citato Palazzo delle Poste e Telegrafi, a Napoli; alcuni edifici della Città Universitaria, a Roma; il concorso per il Palazzo del Littorio, a Roma; ed infine, alcune fabbriche del Centro Sperimentale di Guidonia, in particolare il Palazzo della Direzione Superiore Studi ed Esperienze.

Comprendere nell'elenco, di quelle che si ritengono, a nostro giudizio, le opere emblematiche del Novecento architettonico, di alcuni edifici della Regia Aeronautica, può apparentemente sembrare un tributo da parte di chi per lunga militanza nell'Arma ne avverte il dovere. Ma l'indicazione non ha niente dell'opportunità, e risponde, innanzi tutto, al proposito che si pone questa parte del presente



*Un disegno di progetto di
Roberto Marino per Palazzo
Aeronautica.
Il cortile d'onore visto dal
vestibolo.*



Aeroporto di Guidonia Montecelio - Centro Sperimentale. Un disegno di progetto dell'edificio per lo Stabilimento Costruzioni Aeronautiche.

Nella previsione urbanistica, impernata lungo un asse ordinatore, costituito da un viale che prenderà il nome dal Generale Guidoni, eroicamente immolato- si durante una prova sperimentale, vennero precisati una serie di edifici destina- ti ad ospitare particolari e specifiche attività. Queste, seppure connesse a quel- la aviatoria per il conseguimento di un obiettivo unitario, tuttavia ne differivano per la peculiarità del proprio spazio operativo come l'istituto della ricerca sulla



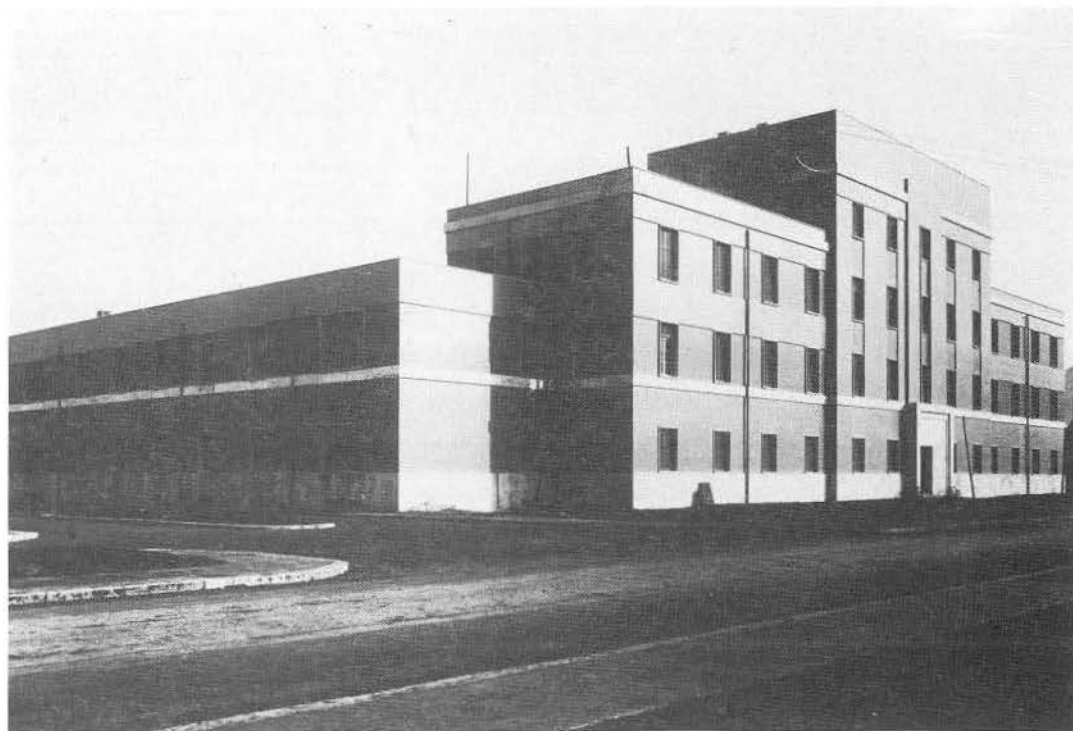
Aeroporto di Guidonia Montecelio - Centro Sperimentale. L'edificio della Direzione Superiore Studi ed Esperienze.



*Aeroporto di Guidonia Montecelio – Centro Sperimentale.
Particolare del fronte principale
dello Stabilimento delle Costruzioni Aeronautiche.*

fenomenologia del volo, con annessi laboratori di sperimentazione, oppure come il complesso produttivo di apparati per il volo, con il relativo stabilimento di costruzione, avente la fisionomia e la configurazione di un vero e proprio organismo industriale.

Tra i principali edifici del Centro Sperimentale di Guidonia, destinati ad accogliere i servizi dirigenziali, tecnici e di ricerca, quelli destinati ad ospitare la Direzione Superiore Studi ed Esperienze e lo Stabilimento Costruzioni Aeronautiche costituivano le emergenze architettoniche più eloquenti nel rappresentare il codice linguistico di appartenenza. Sul limite nord dell'aeroporto si sviluppava la imponente fabbrica della Vasca Idrodinamica che, per le rilevanti dimensioni, si poneva come quinta che si distendeva lungo tutto il viale Guidoni. Ma la Vasca, unitamente ad altre fabbriche come il Padiglione dell'Aerodinamica e l'Officina Modelli, concepite quali infrastrutture dove la macchina ha il ruolo dominante, seppure non presentava particolari architettonici rilevanti, poteva ritenersi appartenente all'area del movimento razionalista.



*Aeroporto di Guidonia Montecelio – Centro Sperimentale.
Palazzo della Chimica.*

Degli edifici della Direzione Superiore Studi ed Esperienze e dello Stabilimento Costruzioni Aeronautiche, sono disponibili, presso l'Ufficio Storico dello S.M.A., due schizzi prospettici, contenenti una data, 17 novembre 1932, che ne attesta l'approvazione da parte del Ministro dell'Aeronautica, all'epoca Italo Balbo. Nel contempo gli elaborati riportano, in caratteri fortunatamente leggibili, la firma dell'autore Prof. Architetto Michele Jammarino. Peccato che nel fondo d'archivio dell'Ufficio Storico manchi il disegno relativo all'edificio della Chimica, altra imponente fabbrica del Centro Sperimentale, mentre è disponibile quello riguardante il Padiglione dell'Aerodinamica di cui accenneremo nel capitolo sul Razionalismo architettonico.

Il prezioso ritrovamento, per buona sorte non isolato, è una conferma di quanto asserito in precedenza in merito al contributo degli oscuri progettisti, che lavorarono per l'Ufficio Centrale del Demanio, non sappiamo se come funzionari dipendenti o come professionisti esterni. È in generale un contributo di buona levatura, ma nel caso dell'architetto Jammarino abbiamo di fronte un progettista dalle indubbie qualità artistiche. I particolari della quinta centrale del prospetto delle due fabbriche, rivelano una bella architettura, di eccellente inventiva, il cui linguaggio è da ascrivere a quella tendenza Novecento, ormai definitivamente maturatasi con il ripudio di ogni residuo lessicale antico. È presente l'impostazione accademica, simmetrica, dei vari corpi di fabbrica, a cui il Novecento non rinuncerà mai, e la severità geometrica della materia che si tramuta in forma elegante per il disegno insolito e per il sapiente accostamento tra le diverse parti.

Il Palazzo della Direzione Superiore Studi ed Esperienze destinato, in un primo momento, a collocarsi nelle adiacenze dell'ingresso del Centro Sperimentale è posto, con una successiva decisione, nel centro di viale Guidoni. Questo edificio, per quanto attiene il codice linguistico è da collocarsi nell'area Novecento, non tanto per l'asciutta definizione dei suoi scarni motivi ornamentali quanto per lo schema convenzionale della facciata che ripropone l'impaginato classico, rigidamente simmetrico, con la disposizione gerarchica delle parti, con il vago accenno ad un ordine, con la riduzione, la rinuncia che, al contempo, ne contrassegna la forza espressiva. Il motivo della strombatura, un riferimento lessicale che è

tipico del Novecento, incide i corpi di fabbrica principali, con l'intenzione di attirarne l'interesse percettivo. Si coglie, nondimeno, dalla lettura dell'edificio, malgrado la schematicità che ricorda il filo continuo con la storia, il tentativo di esprimere con parole nuove un nuovo ordine monumentale, espressione di antichi valori che si ripropongono con un linguaggio che, nell'escludere l'ornamentazione classica, è costruito privilegiando la varietà dei rapporti di massa, di volume, attraverso la cura del contrasto dei toni e della nitidezza stereometrica.

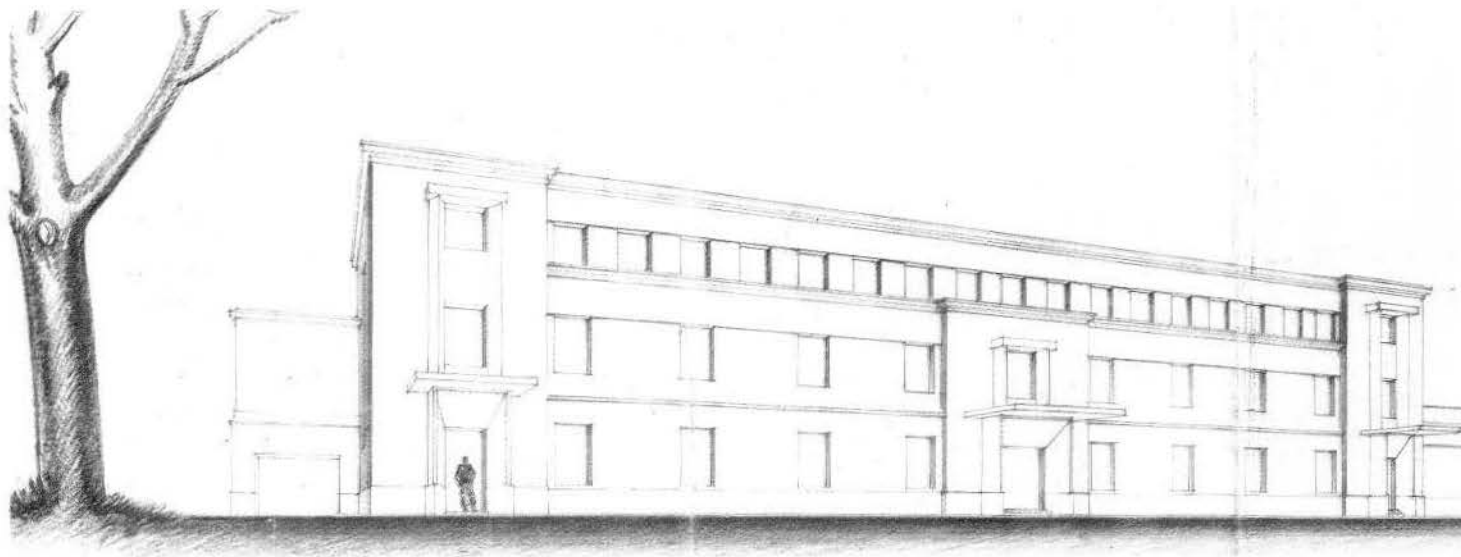
I criteri compositivi e il materiale linguistico, adottati nell'edificio della D.S.S.E., vengono riproposti dall'architetto Jammario nel corpo di fabbrica centrale dello Stabilimento Costruzioni Aeronautiche. Dotata rispetto al resto del complesso di una propria autonomia figurativa, questa parte dello Stabilimento propone un disegno originale dove le incassature strombate conferiscono, con dosata vibrazione chiaroscurale, una duttile tonalità all'insieme. Aggiungasi anche la originalità del motivo centrale, il quale apporta slancio, con la conclusione a torre, alla quinta centrale del prospetto.

Con un tono più dimesso rispetto alle due fabbriche citate si poneva il Palazzo della Chimica ⁽²⁴⁾, dotato di un sobrio disegno appena marcato dalle fasce sottolineanti il piano terra e la conclusione dell'edificio. Una indagine filologica approfondita potrebbe, alla conclusione, assegnarne la paternità allo stesso Jammario. Motivi di richiamo in questo edificio sono la possente fascia d'attico del corpo di fabbrica centrale, con il bellissimo portale e la elegante quinta che lo sovrasta.

Altro interessante edificio Novecento del Centro Sperimentale, era la conclusione della testata ovest della Vasca Idrodinamica ⁽²⁵⁾, il cui disegno riannodava un filo con la tradizione palladiana, presente per asciuttezza e rigore classico. Un documento illustrante una proposta di ristrutturazione, ritrovato recentemente, attesta la brillante risoluzione di utilizzare il terrazzo, quale piano coperto, con un impaginato compositivo che si ripropone rispetto all'originale con tensione nuova.

*Aeroporto di Guidonia Montecelio – Centro Sperimentale.
Edificio di testata della Vasca Idrodinamica.*





Aeroporto di Guidonia Montecelio – Centro Sperimentale. L'edificio di testata della Vasca Idrodinamica in una proposta di ristrutturazione.

Le testimonianze Novecento di Guidonia, maturate nei primi anni Trenta, attestano una sensibilità culturale sollecitata a recepire con prontezza gli stimoli innovativi che si riferivano ad una modernità non dimentica della tradizione. Contemporaneamente a Milano, l'architetto Giovanni Muzio, che con il condominio milanese della Ca' Brutta, quasi raccogliendo il vento che tirava, aveva provocato l'avvio della nuova ricerca figurativa, progetta un'altra opera emblematica di tale tendenza: il Palazzo dell'Arte. Come abbiamo accennato nelle pagine precedenti, è proprio in questo periodo che il movimento Novecento acquisterà, con il pieno affrancamento dagli stereotipi passatisti, quella libera consapevolezza di coinvolgere, in una visione organica, con una nuova sperimentazione figurativa, le diverse parti dell'edificio. L'organizzazione distributiva del Palazzo dell'Arte, volutamente asimmetrica, rompe con certe consuetudini progettuali. L'edificio è un lungo corpo di fabbrica, un parallelepipedo, che si conclude ad una estremità con un'abside a pianta semi circolare. La novità consiste nella collocazione degli ingressi, realizzati con due corpi di fabbrica sporgenti, disposti ai fianchi di quello principale, distinti tra quello che accede alle sale espositive e quello, di maggior peso monumentale, che porta ad un giardino. All'interno vengono previsti, tra l'altro, un teatro, sale per esposizioni ed un ristorante. Gli elementi che recano l'impronta Novecento si rilevano nel prospetto principale, con lo stridente contrasto tra il rivestimento in klinker rosso scuro della facciata, dove si alternano ritmicamente aperture e riquadri ciechi, e il portico, in marmo rosa, dal disegno "novecentista". Proprio con il portico si deducono evidenti affinità di immagine con le surreali visioni di De Chirico e Sironi. Nel Palazzo, che nel 1934 ospiterà la Mostra dell'Aeronautica, si colgono echi futuristi in alcune parti come gli arrivi verticali al coperto e i corpi cilindrici delle scale di sicurezza.

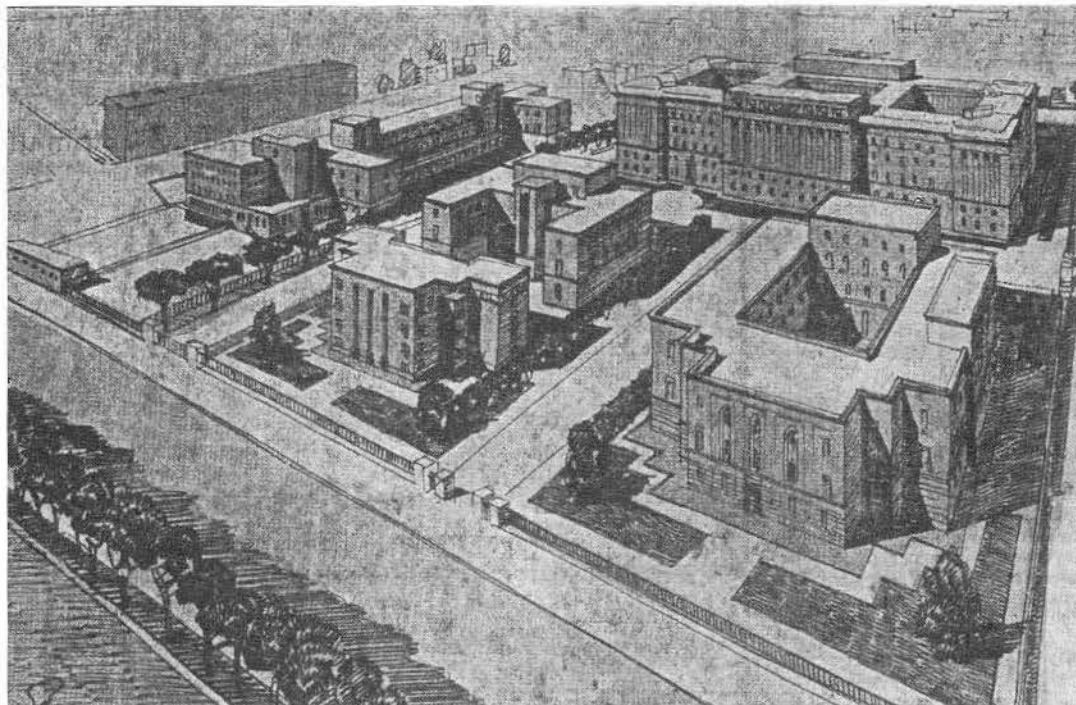
Con il Ministero delle Corporazioni, attualmente destinato all'Industria, gli architetti Piacentini e Vaccaro collaborano, nel 1928, alla stesura di una idea progettuale, che presenta condizioni di vincolo particolari. L'area destinata alla costruzione, si affaccia sull'andamento convesso della via Vittorio Veneto, ed impone una scelta figurativa che tenga conto del modo di avvicinamento e di percezione della fabbrica. È lo stesso problema che qualche anno più tardi, a Bari, l'architetto Saverio Dioguardi dovrà risolvere con l'edificio Comando della IV ZAT, la cui area è prospiciente al mare ed una lettura di fronte dell'edificio non è

possibile dalla terraferma. In entrambi i casi, gli estremi del fronte principale vengono conclusi con i corpi di fabbrica angolari che, posti di sbieco sulla strada, si propongono come il motivo di richiamo di prevalente interesse. Ma nel Ministero delle Corporazioni è adottato un altro accorgimento; la parte mediana dell'edificio è incisa da un elemento dominante, costituito da una monumentale loggia, che ripropone il tema del "fuori scala", che si spiega, sulla via Veneto, con un andamento curvilineo che asseconda il mutamento di direzione della strada. Il tipo della loggia "fuori scala" è anche una scelta del Brasini, sia nel Palazzo del Governo a Taranto, sia nel fronte dell'Istituto Nazionale Infortuni, sulla via IV Novembre a Roma. La convenzione figurativa si poneva d'obbligo, per conferire quel carattere di monumentalità alla edilizia del potere, nelle sue molteplici forme, inteso come espressione del prestigio delle istituzioni, che con la rinuncia agli stilemi della classicità, era ricercato con altri dispositivi architettonici.

Il Palazzo dell'Industria è uno di quei luoghi che consente la percezione di un altro mondo figurativo, l'ingresso in un "momento" della storia, come avviene quando si percorrono fabbriche architettoniche, complete nella loro integrità di struttura e arredo. Ma mentre nella visita di edifici come il Pantheon o il Palazzo Barberini solitamente si è preparati alla lettura, per lunga consuetudine e dimestichezza di studi, l'impatto con ambienti poco conosciuti è indicibilmente sorprendente allorché la qualità d'architettura è notevole. Ed è tale il caso in cui, aggirandoci negli ambienti interni di rappresentanza del Palazzo, scoprimmo un altro caso Novecento che ci riportò alle trascorse esperienze di Palazzo Aeronautica, alle testimonianze di Guidonia, fino a quel Palazzo delle Poste e Telegrafi di Napoli, nostro primo ed inconsapevole momento felice con il sunnominato movimento. È un mondo unitario, con un suo carattere distinto, nell'espressione linguistica, nella eleganza inusitata dei dettagli, dei particolari, nella ricerca dei valori tipici della materia, nel colore proprio dello spazio, che avvolge e trascina in un recesso di pensieri che rimanda a stimoli e suggestioni di una cultura forse intravista nella nostra prima giovinezza. Sostammo a lungo, a rimirare le porte, essenziali e raffinate, ad indugiare su e giù per lo scalone, a contemplare la magica vetrata di Sironi, e comprendemmo che il Novecento era una parte della Storia che, pur nella sua breve durata andava adeguatamente criticata e storicizzata per compensare il nostro colpevole disinteresse.

Mentre le realizzazioni degli edifici Novecento di Piacentini, Muzio e Vaccaro potevano non raccogliere l'interesse che meritavano poiché quali episodi di discreta importanza, non coinvolgevano l'attenzione generale, due avvenimenti della prima metà degli anni Trenta, richiamano, a livello nazionale, la partecipazione di vasti settori della cultura. Il primo evento riguarda la costruzione dello "Studium Urbis" romano, la cui vicenda nasce mentre si conclude quella di Palazzo Aeronautica; il secondo è attinente alle controverse polemiche che si agitarono intorno al concorso per il Palazzo del Littorio, una fabbrica destinata a rappresentare lo spirito dell'etica e dell'arte fascista. In entrambe le vicende, l'architettura Novecento è quasi la protagonista assoluta, e contende al Razionalismo il maggior numero di opere realizzate o proposte. In posizione marginale maturava anche la concezione progettuale della palazzina della Scuola di Guerra Aerea, di Roberto Marino, ancora in fase di studio, come attesta uno schizzo prospettico, pubblicato in un numero del 1932 della rivista "Le Vie dell'Aria" ⁽²⁶⁾, che propone un motivo linguistico nella facciata principale, di impronta Novecento, leggermente differente da quello successivamente adottato.

L'edificio della Scuola di Guerra Aerea, faceva parte di un programma di sviluppo edilizio tendente a costituire un Centro Aeronautico, a Roma, nelle adiacenze di Palazzo Aeronautica. In una prima configurazione, la zona interessante il



Una ipotesi di sistemazione della Cittadella Aeronautica agli inizi degli anni Trenta.

Centro, era definita dal viale Pretoriano, viale dell'Università, viale del Policlinico e via dei Frentani. Il piano urbanistico venne elaborato dall'Ufficio Centrale del Demanio, probabilmente con la consulenza dell'ingegnere Roberto Marino. Di questo piano non esiste traccia della documentazione o, perlomeno, non è stata ancora rinvenuta. La sua eventuale disponibilità costituirebbe un prezioso ritrovamento, per le indicazioni che fornirebbe in merito ai criteri urbanistici adottati, poiché, l'assetto dato al Centro, prevedeva innanzitutto, un'autonomia di spazi e percorsi, – che escludeva l'attuale via Gobetti – e la ubicazione di un palazzo sede del Comando della III ZAT. Nondimeno, di questo piano, inteso come insieme di enunciati di programma, disegni grafici o elaborazioni di modelli, resta soltanto la disponibilità di una efficace rappresentazione, con una veduta del complesso a volo d'uccello, pubblicata sul giornale "Le Vie dell'Aria" (27). Tale testimonianza presenta una previsione progettuale affatto differente da quella successivamente adottata e realizzata. Abbiamo già accennato che uno dei motivi della successiva variante, fu determinato dalla esigenza della futura Cittadella Universitaria, la quale richiedeva una strada di accesso all'ingresso principale dello "Studium Urbis", successivamente realizzato con i propilei di Arnaldo Foschini. Comunque, nel disegno prospettico del suddetto giornale, è descritto, con chiarezza, l'obiettivo urbanistico prefissato. In basso, sulla destra, è indicato il Palazzo del Comando della III ZAT, il cui fronte principale guarda Palazzo Aeronautica. Affiancati alla sua sinistra, sono collocati due edifici, dei quali la prevista Scuola di Guerra è spostata verso il Ministero, con il fronte principale rivolto ad esso. Sull'area dove successivamente verrà realizzato l'Istituto, è indicato un edificio destinato ad ospitare la Casa dell'Aviatore. Sul fianco del gruppo di edifici che abbiamo descritto è ubicata la caserma Romagnoli, tuttavia differente per quanto attiene al numero dei piani proposti rispetto a quelli effettivamente realizzati. Se si presta attenzione in alto, quasi al centro del disegno, si nota il retro dell'Istituto Medico Legale, del quale si è accennato nel capitolo sull'Eclettismo storicistico, che verrà poi distrutto per il tracciamento della via Gobetti.

Nel breve periodo di un anno, verranno prese le decisioni che provocheranno le variazioni del piano riguardante la Cittadella Aeronautica Ministeriale. Alla fine del 1932 le sollecitazioni di Piacentini, che attendeva al progetto della Città Universitaria, imporranno l'attraversamento urbano del complesso aeronautico, lo

spostamento dell'Istituto Medico Legale ottenuto realizzando un nuovo edificio in linea con la caserma Romagnoli ed, infine, la decisione di rinunciare, per un'altra sede, al Comando di ZAT. Per l'edificio della Scuola di Guerra, la cui primitiva previsione progettuale si affacciava sul Palazzo Aeronautica, – infatti dallo schizzo prospettico si notano, sulla destra, alcune fabbriche tipiche del quartiere Tiburtino ⁽²⁸⁾ – è invece decisa la ubicazione attuale, disponendo, con felice scelta, il fronte principale rivolto verso il viale del Policlinico.

Con la Scuola di Guerra Aerea, Roberto Marino ha la possibilità di concepire un edificio aeronautico, senza i preesistenti vincoli che avevano assoggettato la sua libertà progettuale come nella vicenda di Palazzo Aeronautica. Con l'Istituto di Guerra, il progettista si affranca, infatti, da quelle remore incontrate nel precedente incarico, dovute, oltre alla situazione preesistente di mettere le mani su una progettazione concepita all'insegna della classicità, anche a quella personale maturazione linguistica che dal "barocchetto", – eredità della convivenza culturale con il Giovannoni – lo porta gradualmente, attraverso le esperienze aeronautiche, ad esprimersi nelle forme del Razionalismo architettonico. Proprio durante l'esperienza progettuale della caserma Romagnoli, Marino si aggiudica un significativo secondo premio ad un concorso per edifici postali a Roma, proponendo un edificio per il Nomentano che, nella parte centrale, richiama dettati Novecento, che rimandano alla Scuola di Guerra, mentre le ali suggeriscono volumi dal sapore razionalista. Ma bisogna tuttavia aggiungere che, proprio con il suddetto concorso, si evince come il Marino fosse ancora legato a convinzioni accademiche, rispetto a tanti altri partecipanti, come Giuseppe Samonà, Mario Ridolfi o Mario De Renzi, più indulgenti ad una libera interpretazione espressiva.

Il repertorio architettonico della Scuola di Guerra Aerea, pur rispettando una omogeneità figurativa con il Palazzo Aeronautica, specialmente nella più manifesta contrapposizione di due differenti tessuti come il travertino e la cortina in laterizio, è teso ad una espressione Novecento quasi compiuta nei suoi caratteri di linguaggio autonomo. L'attribuzione è confermata da quella impressione tattile



L'edificio della Scuola di Guerra Aerea di Roma in una foto d'epoca.



Roma – Cittadella Aeronautica. L'edificio della ex Scuola di Guerra Aerea attualmente sede dell'Ufficio Storico dello S.M.A..

che si avverte percorrendo edifici, dove a parte il lessico adottato, si respira una idea di spazio architettonico appartenente ad una determinata poetica. Nella Scuola di Guerra è attentamente ricercata quella unità di linguaggio che informa sia l'esterno che l'interno, dove non si ravvisano atmosfere ambigue dovute alla diversità delle proposte linguistiche. "L'impostazione generale dei volumi, delle partizioni architettoniche principali, dei ritmi secondari è ancora vicina al classico sodo e assai dignitoso del Ministero; ma sono caduti gli accenti formali più minutamente stilistici, i quali del resto costituivano di quella prima notevole opera del Marino la parte meno resistente: certe modulazioni di cornici, gli embrionali capitelli dei pilastri, gli archetti e i tondi differenzianti i piani lisci della cortina, l'arcuata eleganza degli ingressi, il trito di alcune cimase di finestre" (29). Il debito oneroso, contratto con la classicità, si è dunque quasi estinto in un manufatto che ricerca una qualità simbolica nella configurazione dello spazio, reso solenne da una dosata monumentalità. L'edificio dovette certamente attirare l'attenzione, come del resto lo stesso Ministero, degli architetti che attendevano alla progettazione della contigua Cittadella Universitaria, che ne recepirono la dignitosa e autorevole istanza formale, definita da un linguaggio sobrio, dal raffinato disegno.

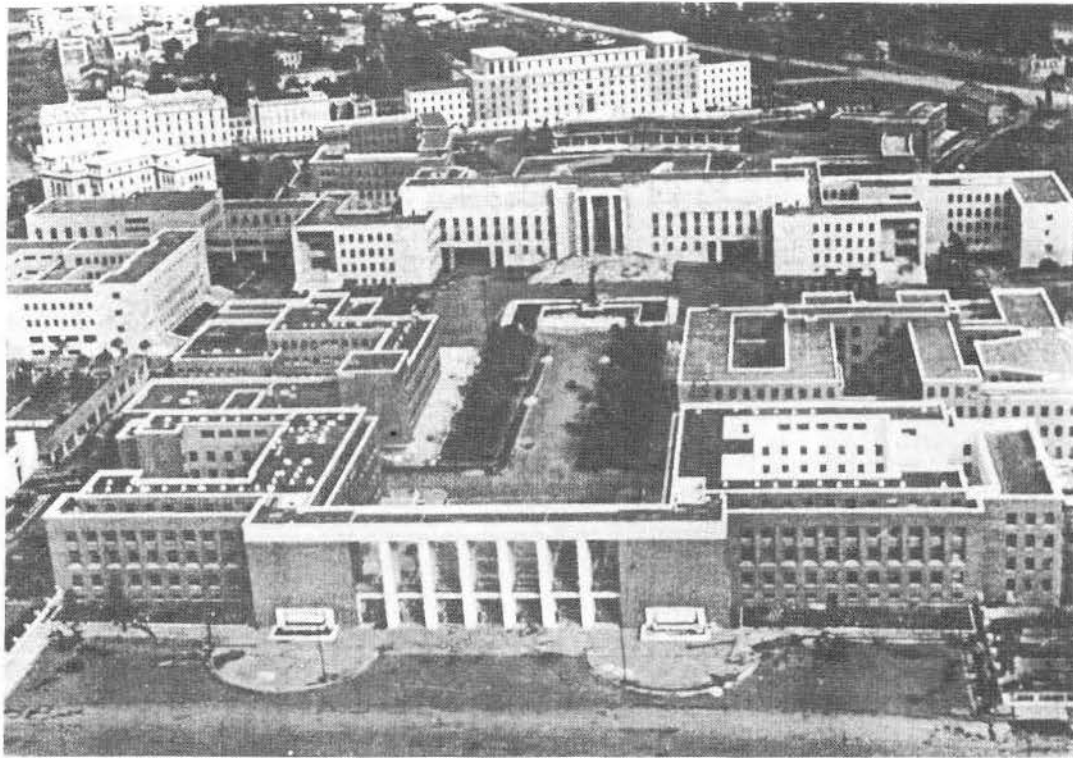
In una ideale continuità formale, accomunante preesistenza aeronautica e nascente Cittadella Universitaria, venne così realizzandosi una parte della città, tipica della Roma degli anni Trenta, che tuttora ricorda l'esaltazione di un presente aduso alle magniloquenti e solenni scenografie urbane. Lo "Studium Urbis", il cui

coordinamento architettonico ed urbanistico venne affidato a Marcello Piacentini, riprende l'aspetto esteriore del complesso aeronautico, costituendone una proiezione pertinente. L'assegnazione dei relativi incarichi di progettazione costituisce una prova della abilità di mediazione del coordinatore, che concilia le esigenze degli accademisti, tra i quali Aschieri, Capponi e Foschini, con quelle dei razionalisti, il cui rappresentante prestigioso è Giuseppe Pagano. Vengono invitati anche Michelucci e Ponti, ma il loro intervento figurativo, contrariamente alle successive posizioni di tendenza, si allineerà su un atteggiamento oscillante tra un ambiguo Razionalismo e un Novecento più categorico.

Ispirato ad uno schema a pianta basilicale con transetto, secondo le parole dello stesso Piacentini, il piano generale della Città Universitaria si distende lungo un asse di simmetria che, dall'ingresso monumentale, fronteggiante la Cittadella Aeronautica, conduce verso la piazza del Rettorato, mediante un percorso dove è collocata la parte più rappresentativa del complesso. Dopo i propilei e i due edifici contigui, si fronteggiano gli articolati volumi dell'Istituto di Fisica di Pagano e quello di Chimica di Aschieri, per accedere successivamente nella grande piazza. L'imponente foro è delimitato dal contrapporsi dei volumi delle fabbriche che



Roma – Cittadella Aeronautica. L'edificio della ex Scuola di Guerra Aerea. Particolare dell'invito allo scalone principale.



*Città Universitaria di Roma.
Veduta d'insieme.*

fanno da quinta; ai fianchi del Rettorato sono allineate le Facoltà di lettere e giurisprudenza, mentre i fondali trasversali sono invece occupati dalle opere di Ponti e Michelucci.

L'Istituto di matematica di Ponti, in particolare con il corpo di fabbrica riguardante la facciata principale, costituisce certamente l'episodio Novecento più interessante della Città Universitaria romana. Nel prospetto è richiamato, con il portale, il tema del "fuori scala", reso ancora più evidente dalle superfici piene del fronte superiore dell'edificio. L'Istituto è ritenuto, in termini linguistici, come una interpretazione romana del "neoclassicismo" milanese. Pur concordando nella sostanza, tuttavia ribadiamo il nostro convincimento che con i primi anni Trenta si elabora, in Italia, un linguaggio architettonico che tenta la strada della modernità senza rinunciare a certi principi accademici. La strada percorsa, comprendente tutti gli anni Venti, prende l'avvio a Milano, che senz'altro impone gli assunti fondamentali di principio. Ma anche a Roma si era preso coscienza della necessità di affrancarsi da certi vincoli, percorrendo la strada di un processo liberatorio certamente più lento rispetto a quello milanese. Al termine di questo duplice percorso si manifesterà quella tendenza Novecento, definita anche con il termine dal sapore dileggiante di stile Littorio; ma non sappiamo fino a che punto l'acredine qualunque abbia contribuito a creare l'aspetto demonizzante di tali manifestazioni architettoniche che, come giustamente afferma Morolli, furono espressione di "quel Monumentalismo che l'hic et nunc storico (che la cultura «ufficiale», la committenza e gran parte almeno del pubblico intendente) dall'architettura pretendeva, che nell'architettura amava, e che lucidamente nei suoi scritti dichiarava di amare. Che è ciò che all'architettura il proprio tempo richiede, e la storiografia deve richiedere" (30).

I caratteri architettonici che distinguono il movimento Novecento, nella sua compiuta maturità formale, sono innanzitutto l'influenza di una precettistica accademica mai dimenticata, come l'esaltazione della facciata principale o il rispetto della simmetria, la predilezione per i volumi bloccati, compatti; la ricerca di disposizioni planimetriche originali; l'elemento prevalente in facciata, solitamente un portale, posto "fuori scala", oppure enfatizzato dagli elementi di contorno; un lessico

classico semplificato, spesso del tutto assente; arredamenti e finiture insolite ed, infine, la scelta monumentale, posta come obiettivo di programma del movimento.

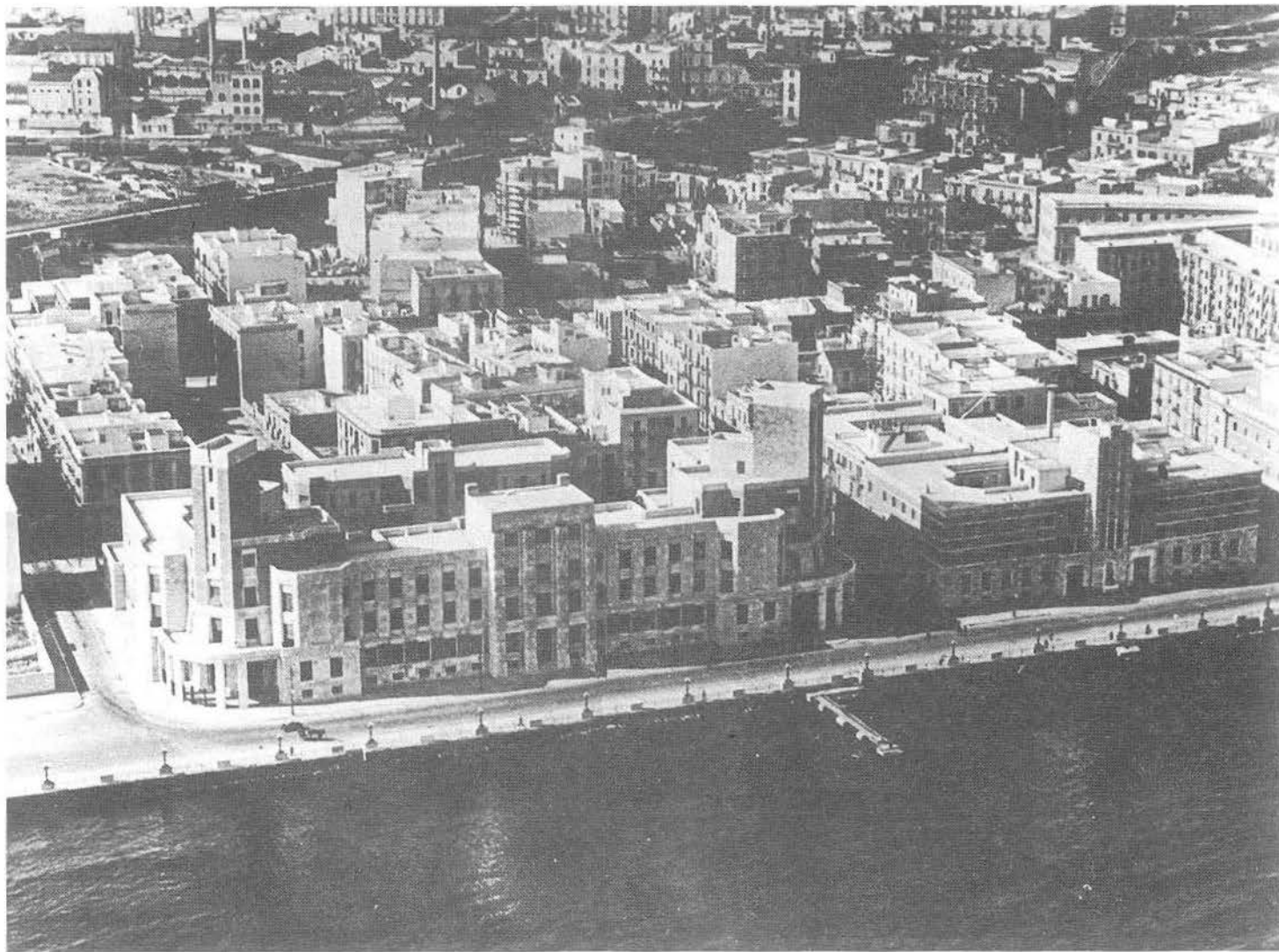
Tali caratteri sono ampiamente individuabili nelle architetture già citate, come quelle di Piacentini, Vaccaro e Muzio, oltre a quelle aeronautiche della Scuola di Guerra, di Marino, e del Centro Sperimentale di Guidonia.

Aggiungasi che molte fabbriche della Città Universitaria romana presentano, sotto molti aspetti, i sunnominati caratteri, dall'Istituto di matematica di Ponti, al Rettorato di Piacentini, all'Istituto di Igiene di Foschini, alle stesse opere di Michelucci e Aschieri. Tuttavia l'aspetto singolare che si coglie nello "Studium Urbis" è la presenza, in uno stesso edificio, di elementi ascrivibili alle due tendenze dominanti la scena del dibattito architettonico, dai caratteri novecentisti, privilegiati nelle facciate principali, a quelli razionalisti, relegati nelle parti cosiddette "secondarie".

Della personale vicenda di Giovanni Michelucci, protagonista degli eventi dell'architettura degli anni Trenta, per le vicissitudini della Nuova Stazione di Firenze di Santa Maria Novella, giustamente riconosciuta quale paradigmatica testimonianza del Razionalismo, desta curiosità la particolare espressione, in termini Novecento, che tale architetto aveva scelto per i suoi interventi romani. La constatazione non deve tuttavia sorprendere, poiché, sul piano formale, il Novecento, nelle sue manifestazioni meno inclini alle influenze accademiche, spesso si avvicinava a quelle manifestazioni del Razionalismo, disponibili agli accenti monumentali e ai vincoli della simmetria.

La costituzione della IV Zona Aerea Territoriale, imposta dall'assetto previsto dalla legge 6 gennaio 1931, n. 98, relativa all'ordinamento della Regia Aeronautica, provocò la decisione di costruire nella città di Bari, sede del capoluogo, due edifici destinati al Comando della nuova ripartizione regionale e al relativo Quartier Generale. La progettazione venne affidata, all'inizio degli anni Trenta, all'architetto barese Saverio Dioguardi, la cui attività professionale, sempre improntata da un impegno figurativo attento ai mutamenti esterni, rispettava una posizione marginale nei confronti del dibattito architettonico svolto tra i maggiori centri di interesse, che, all'epoca, erano quelli milanese e romano.

Nell'esperienza professionale ed artistica di Dioguardi, l'interesse preminente è una presenza attiva nell'ambito della cultura architettonica pugliese, che non tralascia le occasioni per mettersi in vista anche in campo internazionale. Già nel 1911 concorre per un Monumento all'Imperatore Alessandro II, a Pietroburgo, ricco di citazioni sacconiane, che gli consente l'attribuzione di un premio. Nell'immediato primo dopoguerra è a Milano, dove la sua formazione eclettico-storicistica subisce le influenze della cultura medievaleggiante di Boito, della estrosa inventiva liberty di D'Aronco e delle istanze purificatrici di Giovanni Muzio. Nel progetto riguardante il Monumento ossario dei Caduti in guerra, del 1923, realizzato a Bari, la sua scelta figurativa ricorda l'aulico respiro di Armando Brasini, il quale diventa ancora più imponente nella proposta al concorso internazionale per la sede del "The Chicago Tribune", dove partecipa anche Loos con la sua ironica colonna dorica. Momenti significativi della evoluzione linguistica di Dioguardi si colgono in alcuni edifici baresi per civile abitazione, come la palazzina sulla piazza Eroi del mare, dove è proposto un neoliberty "ante litteram", oppure la palazzina di via De Giosa, che presenta elementi decorativi, dalla fervida inventiva, come il motivo della colonna classica incastonata tra due lesene. Nella chiesa di San Ferdinando è preannunciato il Novecento, proposto nella calda tonalità della tessitura in carparo, con la facciata principale vivacizzata dal portico gigante, che ripropone il tema del "fuori scala".

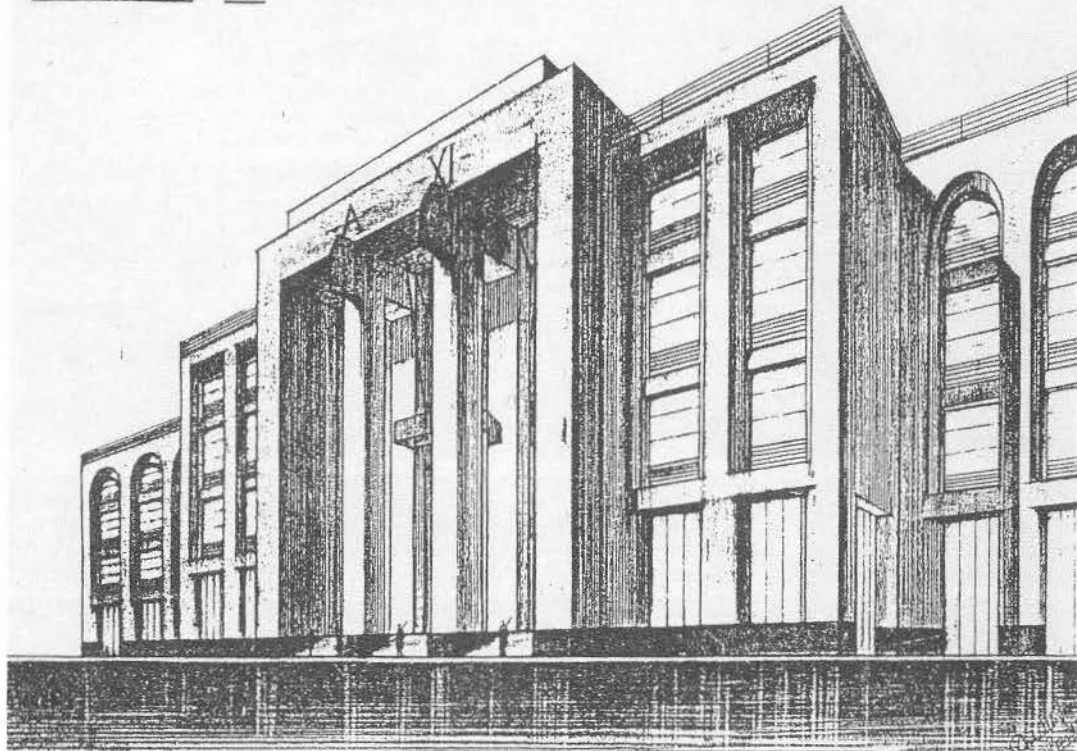


Bari – L'edificio del Comando della IV Zona Aerea Territoriale all'epoca della realizzazione.

All'epoca della progettazione degli edifici aeronautici baresi, il Novecento architettonico, filtrato attraverso una eredità locale ricca di memorie, assume in Saverio Dioguardi una identità figurativa compiuta, che non è rigida applicazione di stereotipi lessicali ma sensibile elaborazione di un tema formale, che tiene conto dei caratteri del sito, dei dati di programma che l'istituzione committente intende realizzati, e del rapporto con la città. Il linguaggio formale dell'architetto barese, anche se allineato sulle posizioni linguistiche che la sua sensibilità culturale gli impone, risente dell'influenza delle proprie radici, di una eredità culturale che ha elaborato nei secoli una propria vicissitudine di forme, che ha attinto gli umori di tante diverse civiltà, radicatesi in una terra solare, nel corso di un processo storico millenario. Terra che appartiene anche ad un mondo mediterraneo orientale, che tramanda, da tempi remoti, una doviziosa messe di segni.

Nel Palazzo del Comando di ZAT, del quale rimandiamo in seguito la sua lettura, è condotta una operazione progettuale che tiene conto soprattutto dei caratteri del sito. La disposizione dell'edificio sul mare costringe l'architetto a privilegiare le soluzioni angolari, che assumono un carattere architettonico preminente. Il Novecento è presente per la sobria definizione dei volumi, della loro articolazione accademica, dalla presenza del "fuori scala" costituito da quattro colonne giganti appoggiate sulla quinta centrale dell'edificio.

Con l'edificio del Quartier Generale, Dioguardi sembra essersi liberato dagli scrupoli del sito che lo avevano condizionato con il Palazzo del Comando di ZAT.



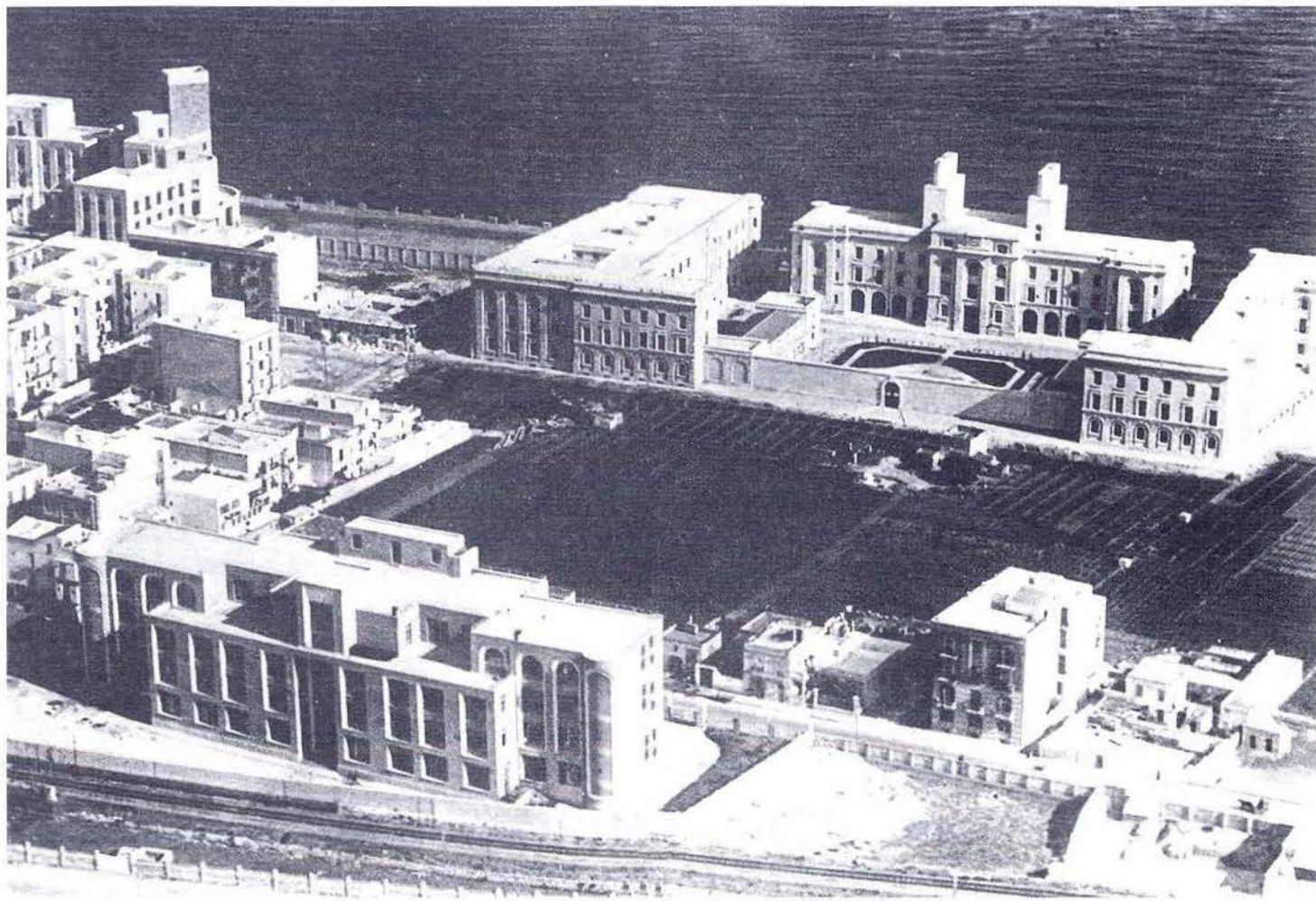
Bari - Caserma Presidaria del Comando della IV Z.A.T.. Lo studio della facciata in un disegno progettuale.

In questo edificio, la tematica Novecento si afferma con un episodio quasi paradigmatico di tale poetica. La concezione progettuale è elaborata nei primi anni Trenta, ed è l'epoca in cui si annunciano i principali esempi del sunnominato movimento, che vengono conosciuti anche da Dioguardi, malgrado il suo isolamento barese che non è da intendersi nel senso letterale del termine. Un conto è vivere in una città, dove si respira quotidianamente l'aria del mutamento, e l'altro è recepirne i messaggi, con i ritardi e le distorsioni che sono provocati dalla distanza. Nel Quartier Generale si ritrovano tutti i caratteri del Novecento, ma essi sono proposti con una inventiva figurativa disarmante. Innanzi tutto il sorprendente portale, dalla tagliente figura, come è in un primo momento concepito. Infatti, come si rileva da un disegno pervenutoci, la sommità delle colonne centrali era completata dalla scure del littorio. L'edificio si sviluppa lungo l'asse longitudinale con caratteri morfologici inconsueti. Dall'asse trasversale mediano il corpo di fabbrica si assottiglia progressivamente privilegiando il prospetto anteriore. Ogni accenno ad un lessico classico, seppure allusivo, è minimizzato; nondimeno nella proporzione delle singole membrature, nel taglio dei profili, nella impostazione figurativa del complesso si riconoscono gli elementi di continuità con la memoria classica e con la precettistica accademica. Aggiungasi la presenza di altri requisiti come il rispetto dell'unità compositiva dell'insieme, osservata tramite l'adozione di un codice figurativo omogeneo, una disposizione planimetrica insolita ed, infine, una monumentalità che avrebbe richiesto un adeguato spazio di rispetto prospiciente il fronte principale.

Una manifestazione che richiamò una notevole attenzione nazionale sulle problematiche di architettura, che proseguiva quelle connesse con la nuova Città Universitaria romana, fu il concorso per il Palazzo del Littorio, a Roma, bandito nel 1934. Come per altre occasioni, l'interesse destato da questo evento fu enorme, principalmente perché il tema riguardava una fabbrica che doveva attestare gli ideali del Regime fascista in una forma architettonica che ne esprimesse adeguatamente il carattere. Sono intuibili le preoccupazioni e gli interessi in gioco, poiché il progetto vincitore, con il proprio apparato linguistico, appartenente ad una delle

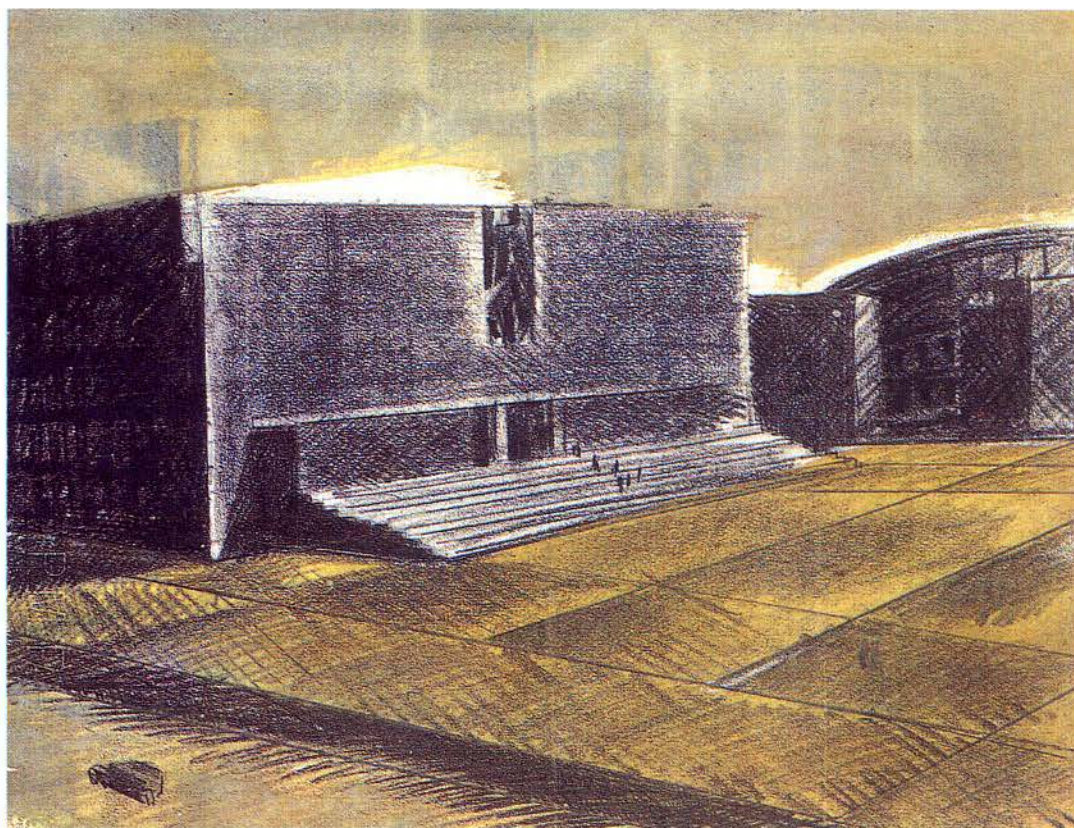
tendenze in atto, avrebbe determinato la consacrazione del movimento di cui si faceva portavoce. Il nostro interesse per questo avvenimento è dovuto anche alla partecipazione, al concorso, di due eccezionali protagonisti dell'epoca, Terragni e Sironi, che legheranno il loro nome anche ad alcuni avvenimenti aeronautici.

Il concorso per il Palazzo del Littorio si svolse in due gradi. Nel primo grado la Commissione giudicatrice, presieduta da Achille Starace, segretario del PNF, e composta, tra gli altri, dagli accademici d'Italia Brasini, Bazzani e Piacentini, non assegnò nessun premio ma riconobbe quattordici nominativi che furono invitati al secondo grado. Tra i progetti segnalati singolare è la proposta, distinta come soluzione A, del gruppo Terragni-Sironi. La collaborazione di due personalità emergenti, appartenenti a due contrapposte aree culturali ma, tuttavia, unite da un saldo rapporto di amicizia e, talvolta, anche di lavoro, come nell'occasione, contribuì alla realizzazione di un progetto dove ovviamente si mescolano i rispettivi personali apporti. Aggiungasi anche la fede risoluta che, all'epoca, i due protagonisti di quelle vicende ebbero per il Regime ed, in particolare, per il Duce. Dalla relazione del progetto traspare il fervore, quasi mistico, che guida la elaborazione della proposta, la cui finalità è la costruzione di qualcosa di eterno, un tempio che dovrà degnamente esprimere, innanzi tutto, la grandezza di Mussolini. Tutta la carica emotiva che anima i progettisti, specialmente nella elaborazione del Palazzo della Rivoluzione ⁽³¹⁾, il cui prospetto principale doveva affacciarsi sulla via dell'Impero, è tesa a rappresentare, con il linguaggio più appropriato, una smisurata ammirazione in una espressione architettonica indicibile. Ed è Mario Sironi,



Bari – Caserma presidiaria della IV Z.A.T. Architetto Saverio Dioguardi – L'edificio, in basso sulla sinistra, negli anni Trenta.

*Roma – Il concorso per il palazzo del Littorio.
Studio della facciata nella proposta progettuale di Mario Sironi.*



magico poeta di un immaginario pittorico, dove architettura e pittura si allontanano dai rispettivi ambiti disciplinari per fondersi in una ideale sfera comune, che avoca a sé lo studio della facciata che costituisce il motivo di grande richiamo del complesso. Il risultato è una monumentale lastra di porfido, con una grande apertura in alto, semplice e solenne, eterna nella sua purezza geometrica. Singolare è l'idea concettuale che sottende tale elaborazione figurativa, che accomuna l'arte e la scienza della statica, i cui caratteri Novecento sono ineccepibili. A parte le motivazioni ideologiche che ne avevano spinto la soluzione in una prefissata direzione, riteniamo che con questo progetto, mancato nella realizzazione, il Novecento architettonico perse l'occasione di lasciare la traccia, il segno del suo grande momento d'arte.

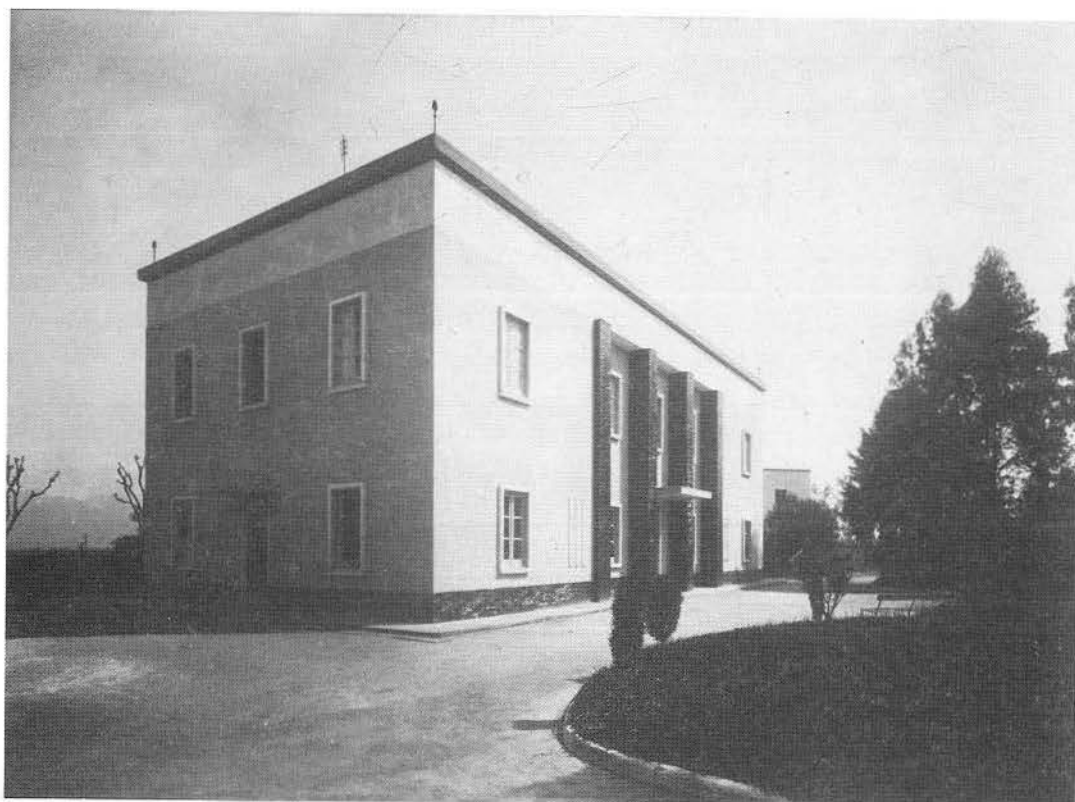
Qualche anno più tardi il concorso per il Palazzo del Littorio si ripeterà, su un'area diversa, – in prossimità di Porta San Paolo – con delle soluzioni che dimostreranno una sconcertante inversione di tendenza, in chiave linguistica, che riproporrà i temi vietati della "romanità", all'insegna di una grandezza definitivamente consacrata dalla proclamazione dell'Impero, avvenuta nel 1936. L'atteggiamento di compiacimento, da parte del Regime, nei confronti dell'architettura "modernista" bruscamente cambia. Le prescrizioni dettate dal bando di concorso, – l'inevitabile presenza di una torre littorio, la visione assiale dell'insieme e il conferimento di una enfatica monumentalità quale dato di programma – impongono, anche a coloro che con il precedente concorso avevano concepito soluzioni di un certo interesse figurativo, uno sconcertante passo indietro. In realtà, bisogna dare a questo evento un peso che tenga conto, innanzi tutto, di una situazione politica eccezionale, che ebbe i suoi riflessi negativi in un'architettura di Stato, espressione del Regime, alla quale non si poteva derogare per le rigide indicazioni di criterio imposte dal programma. È vero che l'architetto possiede la libertà, rispetto al potere che lo controlla, di poter rifiutare l'incarico, oppure di sconvolgerne il senso, ma a questo punto il discorso andrebbe rivolto agli aspetti morali

di un fenomeno culturale che non riguarda il comportamento di quei professionisti che operarono per la Regia Aeronautica, dove ogni accondiscendenza per l'enfasi degli archi e delle colonne venne accortamente evitata.

Altra opera di un certo rilievo, nel panorama figurativo Novecento, fu il Palazzo del Popolo d'Italia, a Milano, dell'architetto Giovanni Muzio. Nella vicenda progettuale, databile intorno al 1938, è associato il pittore Mario Sironi, a cui va il riconoscimento dell'elaborazione del prospetto principale. Nella facciata del Palazzo è presente il tema sironiano dell'enfasi monumentale conferita ad un particolare. Ma nell'artista dei malinconici paesaggi urbani, il dettaglio acquista una impronta particolare, un segno carico di suggestiva emotività, che scuote l'attenzione e ravviva il tono urbano. L'idea figurativa del Palazzo è imperniata su una fascia centrale, che taglia verticalmente il volume, senza invalidarne l'unità. Nell'elemento centrale si sovrappongono il portale, il finestrone e il bassorilievo, in un animato "fuori scala", – tipico del movimento Novecento – tuttavia stemperato dalla griglia che incornicia le aperture.

Dopo il 1935, le preferenze della Regia Aeronautica, per il repertorio formale del Novecento architettonico, si intiepidiscono. Nei due grandi complessi aeronautici, che distinguono l'attività edilizia di tale periodo, la Scuola di Applicazione di Firenze e il Comando della 1^a ZAT, di Milano – prevalgono i temi formali del Razionalismo. In altri episodi minori, l'interesse per la poetica figurativa Novecento è contenuto in una dignitosa osservanza del suo repertorio più appariscente, molto lontana dai risultati figurativi di Guidonia. A Rieti viene realizzato un manufatto piuttosto lezioso, disegnato con un tema linguistico peraltro ossequioso dei monumentali canoni novecentisti.

Le esigenze dell'ONFA a Loreto, determinano, nel 1936, la costruzione di un manufatto dove si incontrano, nel corpo di fabbrica principale, elementi figurativi Novecento, con un disegno di facciata piuttosto artificioso, ed elementi razionalisti nelle parti laterali. In particolare l'elemento centrale è sorretto, sul piano



Aeroporto di Rieti, edificio per Servizi Vari.

Loreto – L'edificio dell'ONFA in una veduta d'insieme.



figurativo, da quattro pilastri emergenti, collegati tra loro e alle paraste d'angolo tramite un'ampia pensilina. Altri episodi, dove è sempre riscontrabile la contemporanea presenza delle due tendenze, sono individuabili a Catania, con due progetti, forse mai realizzati, ma che attestano il buon livello progettuale dell'Ufficio Centrale del Demanio. In un complesso destinato a Centro Reclutamento, debitamente segnalato su un piano regolatore risalente al 1933, l'aspetto della facciata principale è decisamente monumentale mentre sui prospetti laterali si rinvencono schemi linguistici appartenenti al Razionalismo. Più rispettoso della uniformità del linguaggio, è il secondo progetto per una caserma per mille Avieri, redatto da un Ufficiale subalterno, dove i diversi corpi di fabbrica si dispongono, in modo da definire un'ampia piazza d'armi, mediante una quinta di prospetti dalla veste essenziale, che propongono un repertorio di segni, di un contenuto Razionalismo, appena velato da contaminazioni Novecento.

In un clima presago di luttuosi eventi, – è l'epoca dell'asse Roma-Berlino e delle tensioni di guerra fomentate da Hitler – è avviata l'operazione per la realizzazione, nella capitale, della Esposizione Internazionale assegnata all'Italia per l'anno 1942. Ma negli intendimenti mussoliniani, la mostra dovrà celebrare il ventennale del Fascismo e la grandezza della Roma imperiale. È l'ultimo grande avvenimento del decennio, – su un tema di architettura e di urbanistica – coinvolgente politica, cultura e professione, il cui obiettivo principale è la elaborazione di una idea di città che rappresenti lo spirito del Fascismo e dell'Impero. Le fiduciose premesse di questo piano vengono affermate da Giuseppe Pagano sulla rivista *Casabella*: "Quando Roma avrà realizzato questa città lanciata arditamente verso il domani, potrà inorgogliersi delle sue tradizioni e considerare l'architettura moderna come espressione concreta del rinnovato clima italiano" (32). Nel grandioso complesso che venne poi configurandosi, con gli interventi progettuali degli architetti noti dell'epoca, – da Piacentini a Libera, da Aschieri a Foschini, da Samonà a La Padula – è sottesa l'idea della città Novecento, percepita nell'indirizzo formalmente classicista che prevale nel quartiere. Ed invero, il respiro che

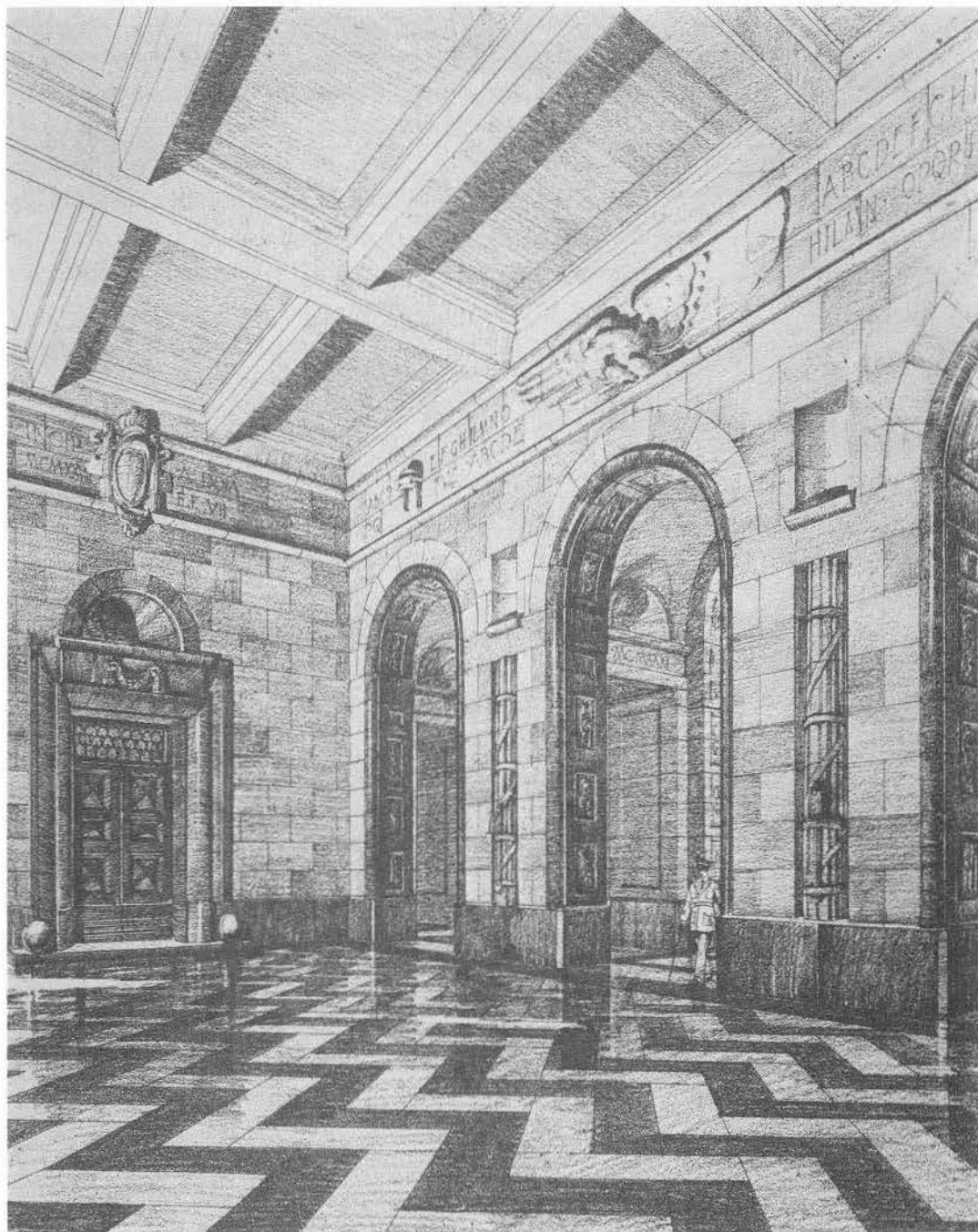
si avverte muovendosi nel centro monumentale, è quello di una città, i cui echi e suggestioni, non rimandano ai metafisici o a Sironi, ma piuttosto ad una neoclassicità che, tuttavia, si afferma ormai nelle coscienze, con il suggello figurativo, esteticamente appagante, del Palazzo della Civiltà, il cosiddetto Colosseo quadrato, che costituisce ormai un riferimento quasi cercato nel panorama romano dell'EUR.

La vicenda dell'architettura Novecento, che abbiamo accennato nel corso del capitolo, nata ed esauritasi nel Ventennio, sorretta dall'enfasi di una cultura generosamente auspicante un ritorno all'"ordine", si sgroviglia con fatica dalle maglie imbriglianti del classicismo, fino a liberarsi dagli aspetti più appariscenti di esso ed imporre una sua autonoma presenza. Nelle manifestazioni emblematiche, ogni memoria degli ordini architettonici scompare; l'ordine è dato con un segno prorompente, – con l'enfasi affidata ad un particolare, ad una parte dell'edificio – che modifica i tradizionali rapporti di scala ed esige una differente attenzione fruitiva. A parte l'adozione semplificata ed astratta degli apparati ornamentali classicisti, l'edificio Novecento, nella sua essenzialità calvinista, propone una forma architettonica che



*Loreto – Edificio dell'ONFA.
Particolare della facciata.*

Un disegno di progetto di Roberto Marino per Palazzo Aeronautica: l'atrio d'onore.

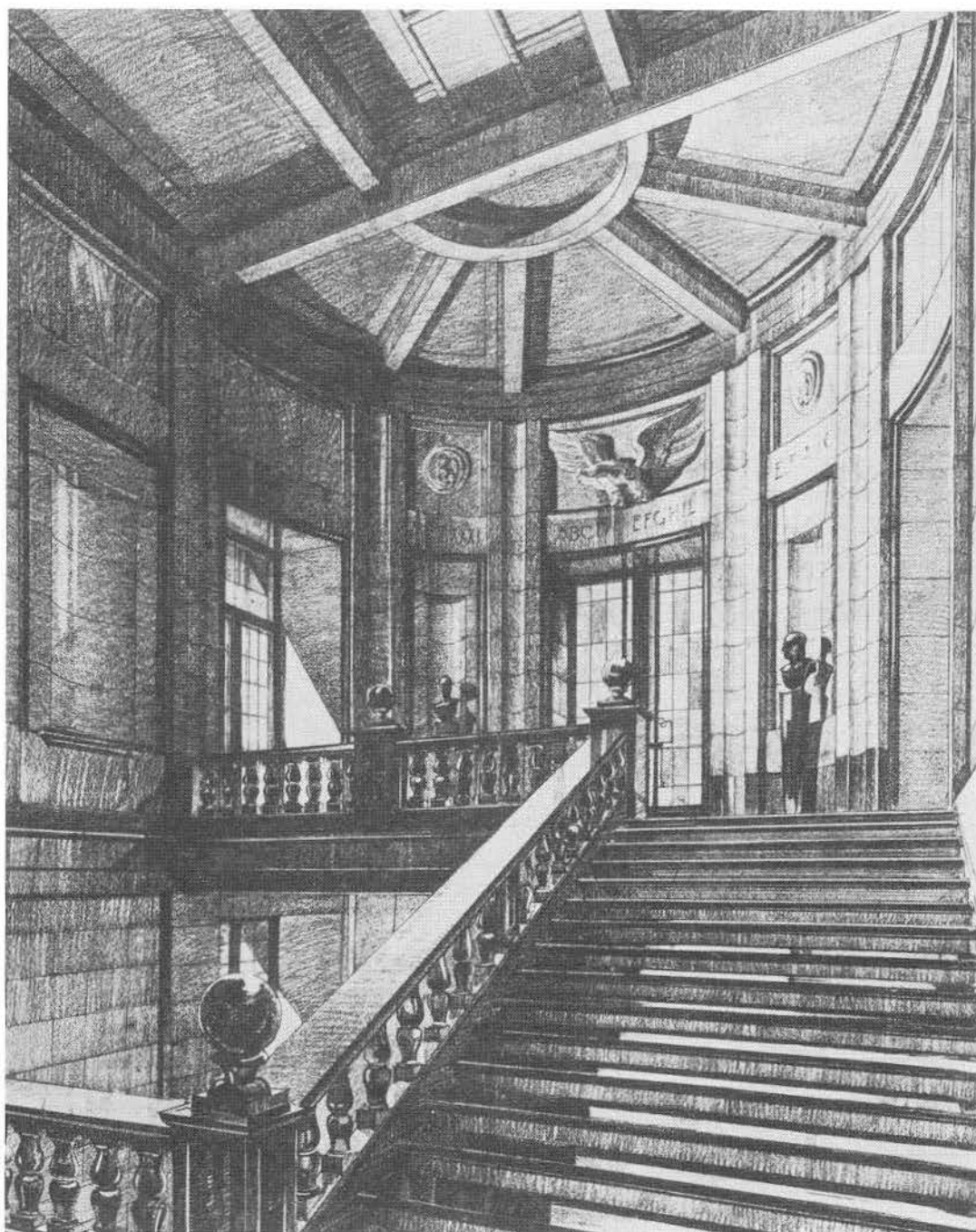


è come congelata in una immobilità metafisica, che attinge a radici profonde, ad una cultura che trova riferimenti in antiche e non sopite memorie mediterranee.

Nelle relazioni con la città storica, l'atteggiamento dell'edificio Novecento è di distacco, di un nuovo modo di porsi nel tradizionale assetto urbano, che sancisce la sua noncurante lontananza. È percepibile infatti, nei quartieri costruiti secondo i canoni dell'architettura Novecento, la sensazione di impenetrabilità, di chiusura, di autonomia, di ogni singolo edificio rispetto alla città. È la impressione avvertita inconsapevolmente a piazza Matteotti, a Napoli, che è di estraneità, nel percorrere l'invaso dello slargo, e poi si tramuta in persuasiva intimità, negli interni del Palazzo delle Poste, nei convincenti spazi monumentali di questo edificio, tipico esempio di architettura Novecento.

La vicenda di Palazzo Aeronautica si colloca in una fase di identificazione del Novecento architettonico, quasi prossima al raggiungimento di una idea della forma con cui una volontà d'arte intende esprimere particolari contenuti del momento storico in atto. L'appartenenza a questo stato di prossimità è rilevabile dalla peculiarità

del linguaggio architettonico del Palazzo, che non presenta esaurientemente quei caratteri tipici del Novecento, che abbiamo in precedenza elencati e individuati in molte fabbriche paradigmatiche del nuovo corso. È presente, forse fin troppo, l'influenza della precettistica accademica, come l'esaltazione della facciata principale, il rispetto della simmetria, la predilezione per un volume bloccato, seppure poco compatto per la movimentata articolazione dei corpi di fabbrica sui prospetti. La conformazione planimetrica invece risente della tradizione storica e non presenta una originalità di disposizione che riteniamo tipica del movimento Novecento. Manca inoltre l'elemento prevalente in facciata, il cosiddetto "fuori scala", poiché il motivo presente nel Palazzo, – un podio con tre aperture a fornice sovrastato dal ritmico motivo ottastilo – è bene armonizzato nella orditura compositiva del prospetto e, al contempo, denuncia il riferimento ad un ordine architettonico, con un lessico classico presente soltanto per vaga allusione. Nell'arredo, nei dettagli, è proposto il disegno di forme nuove; si avverte una spazialità singolare individuata per frammenti, per distinti episodi, seppure bene intonati nell'atmosfera generale.



Un disegno di progetto di Roberto Marino per Palazzo Aeronautica: lo scalone d'onore.



Roma – Palazzo Aeronautica in una veduta d'insieme all'epoca della realizzazione.

Infine, è rispettata la scala monumentale, che nel caso non è schiacciante ma chiara, luminosa, intelligentemente autorevole.

Nelle considerazioni poste sui caratteri linguistici di Palazzo Aeronautica, che potremmo definire Protonovecento, è da tenere presente che l'edificio fu inizialmente concepito secondo canoni figurativi affatto diversi, e, al contempo, non esistevano all'epoca esempi di architettura Novecento di grandi dimensioni, già realizzati, che potessero dare al progettista qualche indicazione da assumere come riferimento.

Il particolare carattere figurativo del Ministero della Regia Aeronautica, dal punto di vista linguistico – rispetto agli episodi emblematici dell'architettura Novecento, consente la sua piena appartenenza alla città. Palazzo Aeronautica è parte dell'Urbe; non si costituisce come episodio isolato, figurativamente autonomo, che prende le distanze dal tessuto urbano che lo comprende. È un tramite dove tante parti di città convergono, per realizzare un anello di congiunzione tra un passato, – l'eredità classica – tra un presente, – la risposta alla richiesta di un "ordine" nuovo – ed un futuro, lo stimolo di una concezione, mediterranea e solare, della forma architettonica, sempre invocata come una prepotente seconda Natura, i cui elementi primigeni sono presenti nell'architettura di Palazzo Aeronautica.

L'ARCHITETTURA DEL RAZIONALISMO

Sulle origini della palazzina Ufficiali dell'Idroscalo di Cadimare, la cui concezione progettuale risale ai primi anni Trenta, si racconta un aneddoto che è da considerare soltanto come una curiosità. Sembra che le indicazioni in merito al linguaggio architettonico della palazzina, – un sobrio, solare, mediterraneo Razionalismo – siano state fornite da Italo Balbo, al suo ritorno dalla prima Crociera Atlantica. Nel periodo di permanenza nel Brasile, il Quadrumviro, dovette probabilmente accettare degli inviti, e nel corso di uno di essi, ebbe la possibilità di conoscere qualche episodio di architettura moderna che lo interessò sensibilmente. Indubbiamente esisteva, in quello scorcio di tempo, una ricerca architettonica brasiliana, degna di attenzione, indirizzata a recepire le istanze del Movimento Moderno. Citiamo qualche esempio, che per certe affinità richiama il linguaggio della palazzina di Cadimare, come la villa Prado, a San Paolo del Brasile, realizzata nel 1931, su progetto dell'architetto Gregori-J. Warcharchik ⁽¹⁾. Ma questo, ovviamente, non basta per rendere affidabile la voce, che attribuisce a Balbo la volontà di distinguere la palazzina dell'Idroscalo, con le vesti di quella nuova corrente espressiva, definita Razionalismo, per approfondire una ricerca in tal senso. Resta al momento, a meno di fortunati ritrovamenti documentali, la generica indicazione del giornale "Le Vie dell'Aria" ⁽²⁾ che nel riportare la notizia della avanzata costruzione del manufatto, ne attribuisce la paternità progettuale all'architetto Costantini del quale, purtroppo, la Storia non fornisce nessuna altra notizia.

L'interesse della Regia Aeronautica per l'architettura razionalista nasce qualche anno prima della palazzina Ufficiali di Cadimare. Innanzi tutto una fiorente letteratura giornalistica che riconosce nel nuovo indirizzo figurativo la veste ideale per la giovane Arma. Come è stato debitamente accennato nel primo capitolo, il nuovo linguaggio, che si ispirava alle tendenze europee allora in corso, si afferma rapidamente nella seconda metà degli anni Venti, cogliendo con la 1ª Esposizione Italiana di Architettura Razionale, tenutasi a Roma, nel 1928, l'occasione per sostenere il proprio autorevole diritto a sostituire tutte quelle manifestazioni architettoniche, intrise di paccottiglia passatista, con una nuova forma libera, spoglia di qualsiasi ornamento ed imbevuta, soprattutto, di uno "spirito" nuovo. Ed è sempre il giornale "Le Vie dell'Aria", autorevole voce della quotidianità aeronautica di quei tempi, – di cui si avverte l'attuale mancanza – che attesta l'interesse per l'architettura Razionale. "L'aviazione che tra le attività moderne è modernissima, poiché modificherà radicalmente abitudini e costumi degli uomini, doveva per forza adottare anche per i suoi bisogni un'architettura nuova nei suoi ricoveri, nei suoi hangars, nei suoi fabbricati per uso degli aviatori. Gli idroscali, gli aeroporti, sono le vere e grandi stazioni dell'avvenire. È inconcepibile ad esempio, che gli edifici di un aeroporto vengano costruiti con motivi e decorazioni del settecento che fra tutti gli stili, per quanto commendevole, è il meno adatto ad esprimere i sentimenti ed i bisogni del secolo della velocità. A bisogni nuovi, edifici nuovi" ⁽³⁾.

Per quanto potesse essere autorevole la voce del sunnominato giornale, nella coscienza aeronautica, l'istanza che conteneva dovette certamente turbare quegli



Idroscalo di Cadimare – Palazzina Ufficiali.

animi aperti a quella esigenza morale di rappresentare i contenuti, espressi dall'aviazione, con i segni di un nuovo modo di concepire la forma architettonica. "Non staremo qui a fare l'elogio dell'architettura cosiddetta razionale. Per razionale noi intendiamo arte semplice adatta al gusto nostro che è fatto di linearità, di forza, di schiettezza e di velocità" ⁽⁴⁾. Più tardi di qualche anno lo stesso giornale ripropone l'istanza della modernità e, particolare interessante, comprende tra gli edifici aeronautici allineati alle nuove tendenze anche Palazzo Aeronautica. "Senza dubbio le costruzioni edilizie sui campi di aviazione debbono essere intonate alla più viva modernità; l'Aviazione è la più bella, la più dinamica delle attività dell'uomo moderno; sarebbe assurdo non darle anche un volto architettonico confacente, nuovo, razionale. Gli ultimi edifici eseguiti dall'Aeronautica all'idroscalo di La Spezia, a quello di Orbetello, a quello di Como sono ottimi" ⁽⁵⁾. "Lo stesso Ministero dell'Aeronautica a Roma non dice nulla agli architetti e ingegneri che disegnano progetti per stazioni aeree? Gli stili degli altri secoli, le ripetizioni rinascimento, barocco, o anche le riesumazioni medioevali (...) non debbono aduggiare l'Aviazione. Tutte le nuove costruzioni aeronautiche dalle più umili alle maggiori, da una semplice rimessa, ad una palazzina del Comando, debbono esprimere l'atmosfera in cui vive l'Aviazione. Le parole non contano, arte futurista o arte razionale, sono modi di definire sempre imperfetti; ciò che conta è l'anima, la poesia che la pietra, l'edificio devono esprimere. Un aeroporto non può non essere intonato all'Aviazione, all'arte aviatoria, rapida, lineare, semplice, spaziale come il volo" ⁽⁶⁾.

Uno dei protagonisti del dibattito architettonico degli anni Trenta, convinto assertore del verbo razionalista, fu Pier Maria Bardi, singolare figura di intellettuale, che si distinse come critico mordace nelle dispute sull'architettura. Direttore della rivista *Quadrante*, la più lucida e perspicace tra quelle di architettura di quell'epoca, Bardi è al fianco dei giovani architetti, seguaci del nuovo linguaggio, nelle controversie con i continuatori delle forme eclettiche. Il suo virulento impegno scaturirà nel famoso "Rapporto sull'Architettura", destinato a Mussolini ⁽⁷⁾. Nella fervida e rituale devozione per il Duce, che traspare da ogni pagina del Rapporto, Bardi espone il suo convincimento sulla necessità di un'arte di Stato,

vincolata da una serie di inderogabili norme tra le quali quella, draconiana, concernente un'assoluta proibizione di riproporre gli antichi stili nell'architettura. Tale imposizione è ribadita, più tardi, quando il critico si occuperà dei legami tra architettura e aviazione. È logico, si domandava Bardi, "che un velivolo (vale a dire la forma più progredita e avanzata dell'architettura, perché la più meravigliosa) atterri in un aeroporto costruito oggi in stile rinascimento?"

Nel ritenere, a giusta ragione, Bardi un protagonista autorevole delle vicende culturali degli anni Trenta, si può dedurre che la problematica del linguaggio, riguardante le costruzioni edilizie aeronautiche, proprio per bocca di questo autorevole



Roma, 1928.
Manifesto della 1ª Esposizione Italiana di Architettura Razionale.

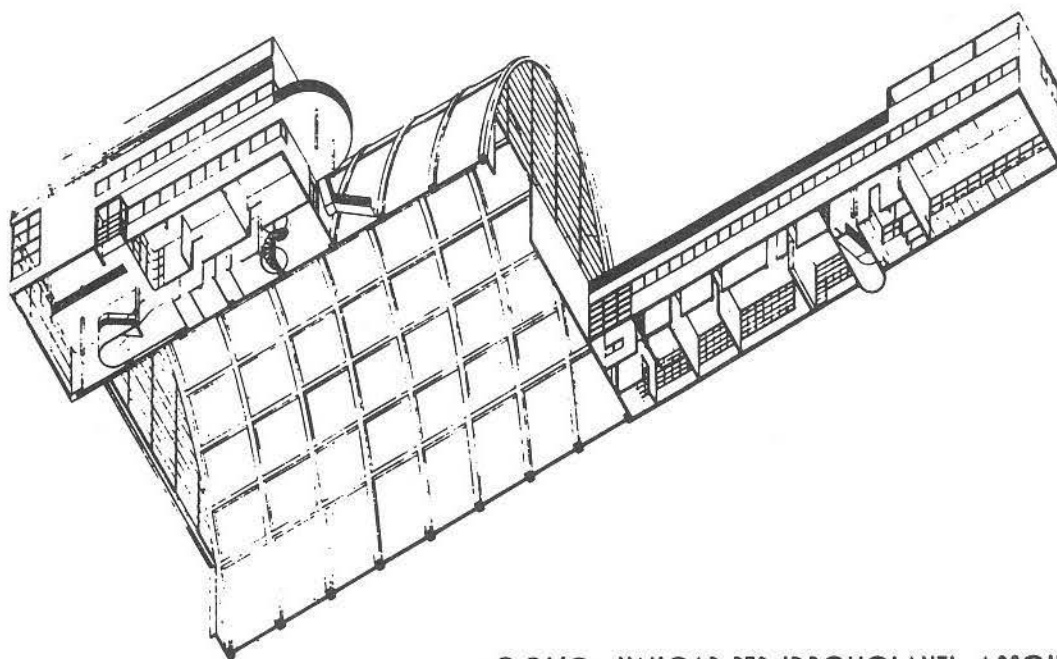
critico, dovette essere al centro della più viva attenzione. Già sulle pagine del giornale "L'Ambrosiano", del 17 dicembre 1930, aveva descritto con toni entusiastici, la partenza della Crociera Atlantica di Balbo per il Brasile, dove l'attenzione del lettore è magistralmente tenuta desta, malgrado si affrontino argomenti tecnici come la descrizione delle caratteristiche tecniche dell'aereo impiegato. Ma è con una lettera indirizzata a Italo Balbo, ministro dell'Aeronautica, pubblicata sempre su "L'Ambrosiano", dell'11 dicembre 1931, che Bardi denuncia il perseverante costume dell'uso degli stili nell'edilizia aeroportuale, ed inveisce contro chi mortifica l'aviazione utilizzando forme architettoniche d'altri tempi. Una "sequela di architetti, che stanno alla contemporaneità come la biga romana sta (ad un aeroplano), trasforma alcuni scali delle vie dell'aria in balordi stallaggi da principotti (... dove) fanno sedere i vostri aviatori, appena balzati dai loro seggiolini aerei, sul sedame del cinquecento (...) o guardare carte su tavoloni da «Cena delle beffe» (... solo qualche timido segno di razionalità è apparso di recente). Si tratterebbe, ora, di spazzare via del tutto le idee arretrate, che hanno permesso o che permetterebbero nuovi affronti alla contemporaneità, nelle zone più caratteristiche della contemporaneità stessa, gli aeroporti" (8). Il polemico contenuto della lettera di Bardi produsse una pronta reazione da parte del Ministero dell'Aeronautica, che invitò il critico d'arte al Palazzo, dove venne ricevuto da Italo Balbo. Questi dimostrò di essere talmente a favore della modernità, che indusse, l'entusiasta Bardi, a scrivere che un giorno avrebbe riferito di quella indimenticabile conversazione, in previsione di un saggio riguardante "... la storia civile della nascita della nuova architettura italiana" (9).

Ma le assicurazioni di Balbo in merito all'adesione ai principi estetici razionalisti, da parte della Regia Aeronautica, in tema di costruzioni edilizie demaniali, non garantivano il pieno rispetto degli stessi da parte della dirigenza della forza armata. La prova è una lettera firmata da Enrico Silvestri, riportata da "L'Ambrosiano" del giorno 8 gennaio 1932. Il Silvestri, che abitualmente si occupa di problemi demaniali per il giornale "Le Vie dell'Aria", denuncia che non basta il parere favorevole di Balbo per costruire architettura moderna negli aeroporti. "Tutto dipende dal cinismo-pigrizia della burocrazia" (10). Certamente questo risponde a verità e l'affermazione del giornalista aeronautico conferma il nostro personale convincimento che spesso, in qualche occasione, la responsabilità di qualche edificio, con apparati decorativi eclettici, era dovuta al qualunquismo culturale di qualche funzionario, responsabile dell'accettazione dei caratteri formali del progetto. Tuttavia sembra che, proprio con i primi anni Trenta, era invalsa l'usanza procedurale di sottoporre i progetti edili di un certo rilievo all'approvazione del Ministro. Abbiamo disponibile la documentazione di alcuni edifici monumentali di Guidonia, tra cui schizzi prospettici relativi alla Direzione Superiore Studi ed Esperienze e allo Stabilimento delle Costruzioni Aeronautiche, redatti nel 1932, debitamente approvata dal Ministro per l'autorizzazione alla costruzione. Questa prassi divenne talmente meticolosa che un progetto di modeste dimensioni, risalente al 1935, relativo ad un fabbricato per aeroclub, destinato all'aeroporto del Littorio, venne sottoposto all'approvazione dell'allora Sottosegretario in carica, Generale Valle.

Negli anni Trenta, l'atteggiamento della Regia Aeronautica, in merito ai caratteri linguistici da preferire per la propria edilizia, si orienterà prevalentemente verso il Razionalismo, riservando un carattere Novecento a quella edilizia dove è richiesta una pretesa di monumentalità. Tale nostra constatazione, che dimostra gli effetti dovuti anche alla accalorata azione promozionale di Pier Maria Bardi, è confermata dal Silvestri quando afferma, nel 1932, che la Regia Aeronautica è all'avanguardia nell'accettazione del Razionalismo. È citata la Direzione Territoriale del Demanio della II ZAT, quella più attenta a mettere in pratica il nuovo linguaggio.

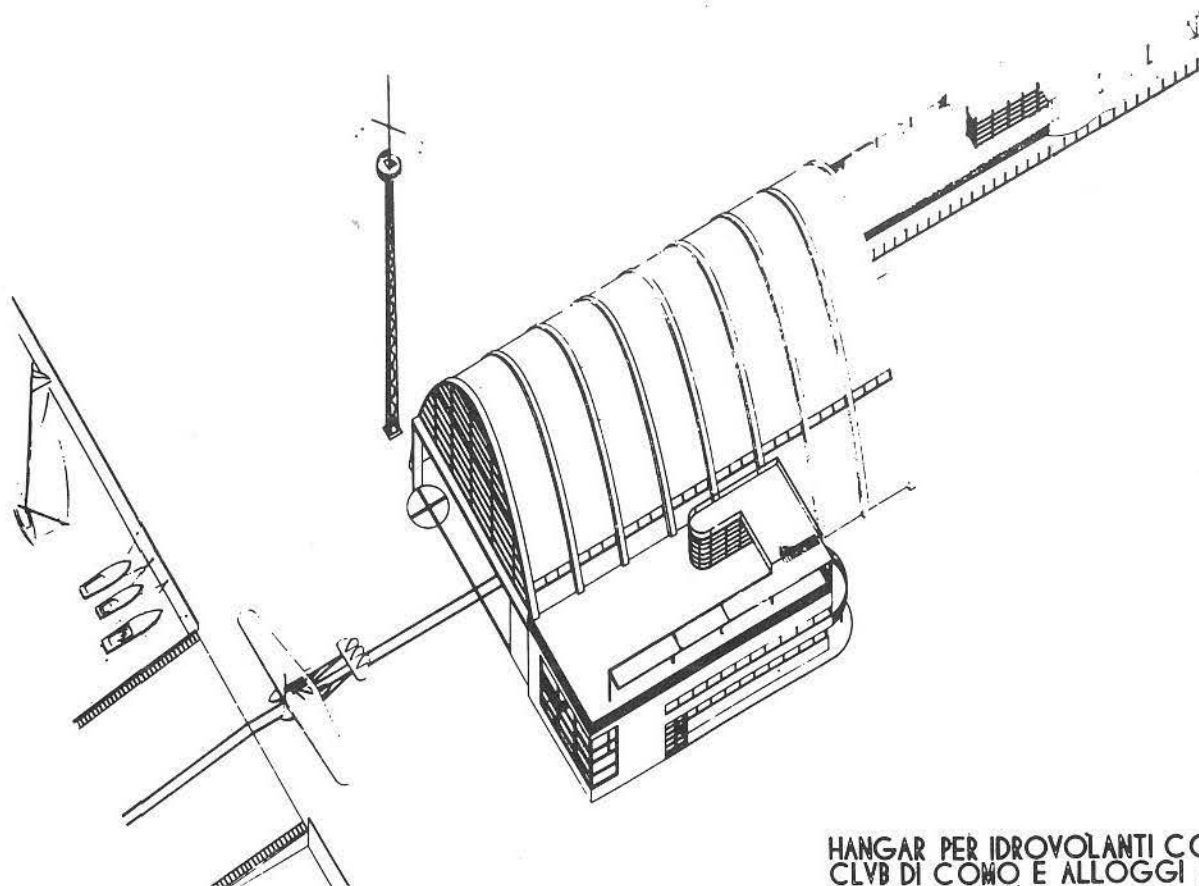
All'epoca, sull'idroscalo di Puntisella, di cui abbiamo accennato in precedenza la splendida architettura degli anni Venti, vengono costruiti notevoli edifici razionalisti, tra cui un'aviorimessa considerata una delle più imponenti del mondo, di cui purtroppo manca la documentazione e dobbiamo affidarci alla sola segnalazione del Silvestri riportata su "L'Ambrosiano" (11).

A parte la palazzina Ufficiali di Cadimare, il primo evento architettonico che associa una infrastruttura aeronautica ad uno dei grandi protagonisti del movimento razionalista, è il progetto per un aeroclub per l'idroscalo di Como eseguito dall'architetto Giuseppe Terragni. La notizia della realizzazione di un idroscalo a



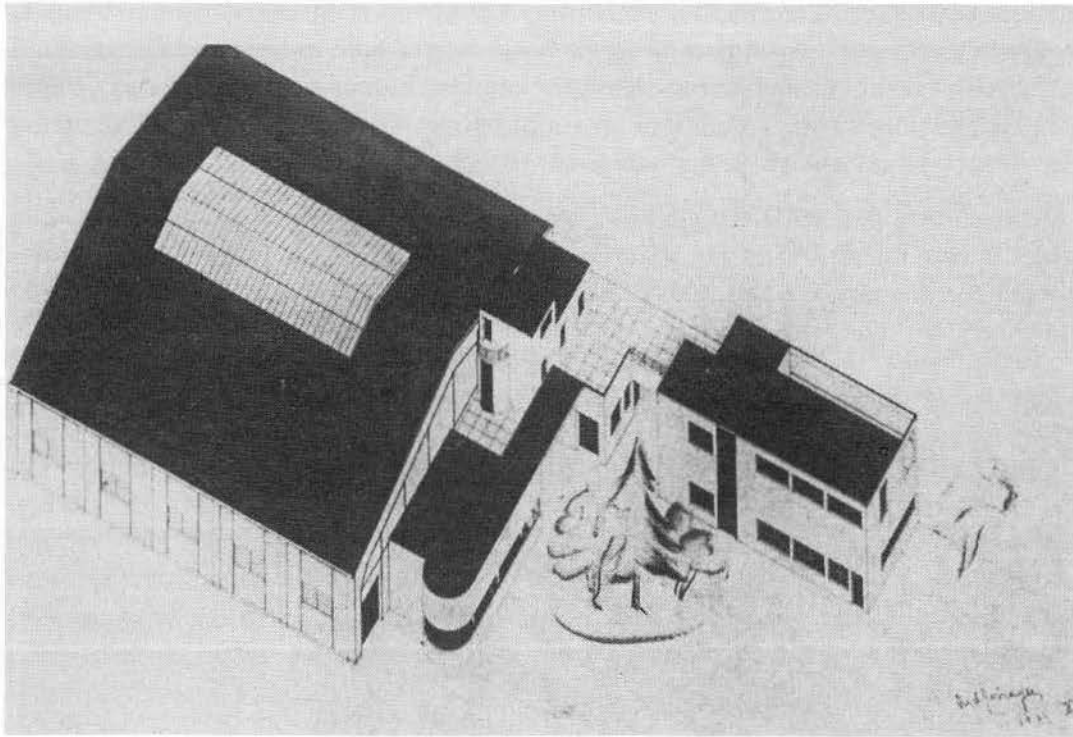
h. g. l. g. 11.11.11

COMO - HANGAR PER IDROVOLANTI - ASSONOMETRIA DAL BASSO



HANGAR PER IDROVOLANTI CON SEDE DELL'AERO CLUB DI COMO E ALLOGGI PER UNA SOVADRIGLIA

Architetto Giuseppe Terragni - Progetto di Aeroclub per l'idroscalo di Como; la prima versione.



*Architetto Giuseppe Terragni.
Progetto di Aeroclub per l'idroscalo
di Como; la versione definitiva.*

Como, venne riportata nel 1931 dal giornale "Le Vie dell'Aria", sempre attento a segnalare ogni avvenimento significativo riguardante l'attività demaniale della Regia Aeronautica. "Per merito dell'Aeroclub di Como, (questa città) avrà il proprio idroscalo inalienabile, avrà un reparto di aviazione militare e l'Aeroclub avrà una sede degna che sarà fucina di preparazione degli aviatori di domani. (...) Sotto la direzione dell'ing. Pono, progettato dall'arch. Terragni, costruito da mano d'opera locale, l'idroscalo nel suo ultimo progetto deve per volontà dei cittadini di Como e di quelli di tutte le città della Provincia, sorgere completo" (12).

La nota redazionale, che conferma l'attribuzione a Terragni della definizione progettuale dell'aeroclub, precisa che lo stato dei lavori era, al tempo della sua pubblicazione, certamente avanzato. È indicata infatti l'esistenza di una direzione lavori e, con la precisazione del concorso della mano d'opera locale, si afferma l'esistenza di uno stato di fatto. Nello stesso tempo la nota accenna ad un precedente progetto, forse accantonato per la mancata rispondenza alle esigenze funzionali richieste dalla committenza. Il numero citato, de "Le Vie dell'Aria", riporta una veduta assometrica del progetto, che riteniamo sia stato quello realizzato. Della precedente versione accantonata è disponibile traccia, in un saggio monografico dedicato all'architetto Giuseppe Terragni, pubblicato in occasione del venticinquesimo anno della sua scomparsa, di cui diremo in seguito.

La storia dell'architettura italiana tra le due guerre, non può certamente essere scritta attraverso la figura e l'opera di Giuseppe Terragni, ma indubbiamente di quella storia l'architetto comasco rappresenta la parte più significativa; soprattutto quando si rileva che la sua lezione figurativa costituisce ancora stimolo di ricerca per architetti come Peter Eisenman e Richard Meier, protagonisti di una tendenza, denominata "Five Architects", che ha distinto la ricerca architettonica americana degli ultimi decenni.

L'architetto Terragni fu uno dei componenti il gruppo "7", estensore dei primi dettati programmatici riguardanti il Razionalismo architettonico. Alla prima Esposizione Razionalista, del 1928, partecipò con vari progetti, tra cui una Officina di produzione del Gas, di impronta costruttivista. Fino al suo primo importante progetto del Novocomum, Terragni subisce l'influenza del movimento costruttivista russo, dal quale assorbe elementi figurativi come gli incastri e il sovrapporsi di volumi,

la tendenza a liberarsi da ogni ovvietà geometrica, per un disegno che si propone per la carica sovvertitrice di ogni regola accademica.

Nel 1928 Terragni costruisce il Novocomum, un fabbricato per civile abitazione, di cui abbiamo già accennato all'accortezza con la quale l'architetto riuscirà ad aggirare l'ostacolo della Commissione per l'Ornato, prevenuta nei confronti delle tendenze moderne. Nella presentazione che ne fece all'epoca Luigi Figini, è scritto, tra l'altro: "Una casa semplice, chiara, luminosa (...) solamente, semplicemente casa, fatta per abitarci, per viverci, per sognarci. (...) Ritmo antichissimo, ritmo puro, elementare, che fu norma e legge ai templi greci, alle costruzioni etrusche, alle moli egizie; ordine geometrico, geometria spaziale di volumi semplici, – che sotto i segni del cemento armato, e di uno «spirito nuovo» che è la caratteristica più certa del nostro tempo – ritorna come per ricorso storico a dettare ai popoli nuove leggi di armonia. E ritmo nuovo, inquietante, che non si limita ad accordi semplici di valori plastici (...) ma introduce nuovi valori: valori ponderali, valori estetici di materiali diversissimi, a contrastare fra di loro" (13).

Non passò quindi inosservato l'edificio del Novocomum, agli inizi degli anni Trenta, soprattutto per l'aspetto figurativo nuovo, semplice, eppure vario ed incisivo, specialmente con l'episodio inedito della soluzione angolare d'ingresso, resa tagliente dal contrasto tra la parte curvilinea e lo sbalzo dell'ultimo piano. Costituiva un esempio di architettura difficilmente ripetibile, ma ebbe la sua efficacia quale stimolo alla ricerca figurativa che distinguerà il linguaggio razionalista.

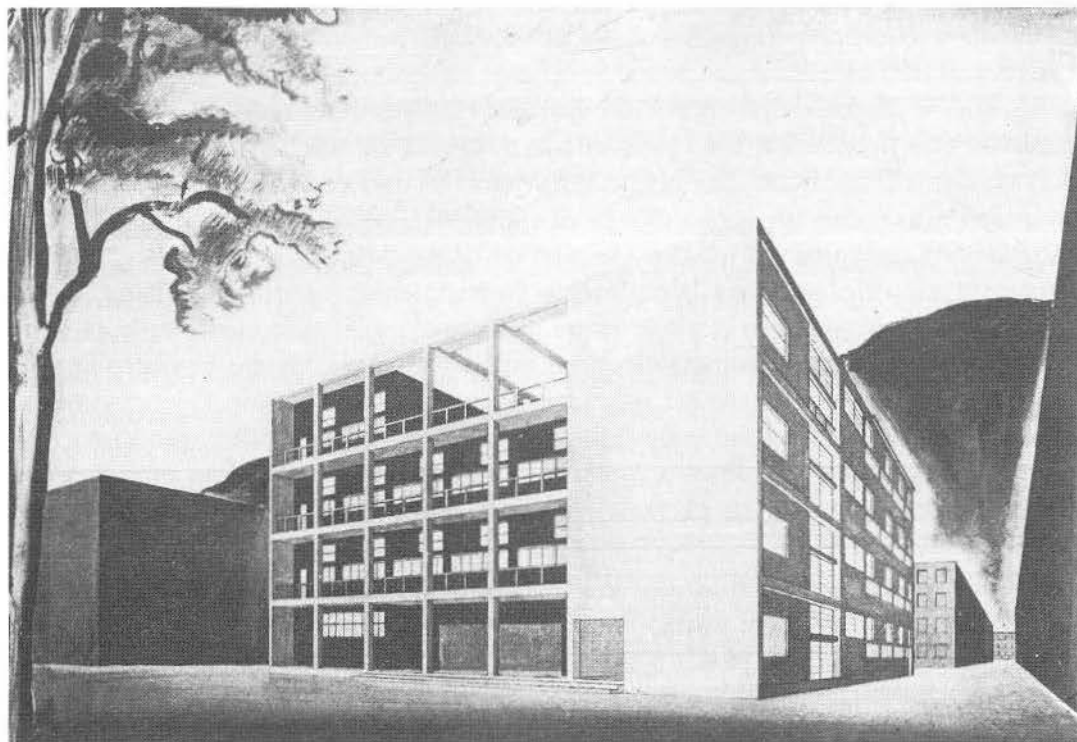
L'incarico progettuale, relativo all'Aeroclub per l'idroscalo di Como venne probabilmente affidato a Giuseppe Terragni, all'epoca in cui si realizzava il Novocomum. Mentre per quest'ultimo edificio esiste un'ampia disponibilità di dati, di documenti grafici e di apparati critici, quelli riguardanti l'Aeroclub di Como sono in verità molto modesti, e questo rende difficoltosa l'individuazione di quelle affinità linguistiche, certamente esistenti tra i due progetti. Senza dubbio è da ritenere che Terragni non ebbe per il progetto aeronautico le preoccupazioni stilistiche che lo infastidirono nella realizzazione del Novocomum. I documenti disponibili sull'aeroclub presentano due distinte versioni di una stessa esigenza, tuttavia accomunate, sul piano del linguaggio, dallo stesso atteggiamento libero e provocatorio, che l'architetto comasco aveva tenuto con i progetti esposti alla prima mostra razionalista e con il Novocomum.

In un numero monografico della rivista "L'architettura, cronache e storia" (14) dedicato a Giuseppe Terragni, sono riportate le due versioni del progetto per l'Aeroclub dell'Idroscalo di Como. Sono due raffigurazioni assonometriche delle quali, una è la stessa pubblicata dal giornale "Le Vie dell'Aria" (15), mentre l'altra riguarda una precedente idea progettuale, illustrata da due differenti punti di osservazione. Gli elementi edilizi che informano le due versioni sono costituiti da un'aviorimessa, con un corpo di fabbrica annesso, contenente i servizi tecnici, e la palazzina ospitante gli uffici e i servizi dell'Aeroclub. In una variante l'edificio ospitante gli uffici, affianca lateralmente l'aviorimessa, mentre le officine proseguono longitudinalmente l'infrastruttura di ricovero; nell'altra versione le officine si appoggiano lungo il fronte posteriore dell'aviorimessa, da cui poi prosegue la parte destinata a contenere gli uffici. In quest'ultima soluzione l'avvicinamento all'Aeroclub privilegia come primo impatto l'edificio con gli uffici, poi in successione le officine e l'aviorimessa; nella precedente, invece, il primo incontro con il complesso è dato da un piazzale, sul quale si affacciano le officine e il retro dell'aviorimessa.

Nelle due interpretazioni del medesimo programma edilizio, che richiedeva la traduzione di differenti funzioni, organizzate in un complesso unitario, varia la proposta architettonica, peraltro sempre informata dallo stesso indirizzo razionalista. In ambedue i casi il linguaggio si affida alla varia conformazione dei volumi che, nella prima versione è più suggestiva, con la caratteristica sagoma parabolica

dell'orditura statica dell'aviorimessa, che distingue figurativamente il complesso. La rivista "L'architettura, cronache e storia" nella presentazione dei due progetti pubblica alcuni estratti della relazione riguardante la prima soluzione. "Il progetto comprende lo studio di un hangar in cemento armato, della sede dell'Aeroclub Giuseppe Ghislanzoni, degli uffici del comando di squadriglia e del ricovero di venti uomini di equipaggio, di una officina riparazioni e dei magazzini. Questi edifici dovevano trovar posto su un'area di forma triangolare con un lato parallelo alla riva del lago: è venuta quindi l'idea di affiancare all'hangar gli uffici e le sale di riunione all'Aeroclub legando unicamente la struttura di tale fabbricato alla grande apertura di ingresso dell'hangar. I fabbricati di servizio e di ricovero vennero disposti invece sulla parte posteriore dell'hangar, verso la città. (...) Quanto all'hangar (esso è composto) su pianta rettangolare di m 28x40; la struttura (è) in cemento armato costituita da una intelaiatura di travi a cassettoni regolari di m 4x4, incastrati in nove arconi ad andamento parabolico incernierati al piede ed elevantesi a 14 metri dal livello stradale" ⁽¹⁶⁾. In merito al progetto realizzato, pubblicato sul giornale "Le Vie dell'Aria", è da supporre che sia la conseguenza di un ripensamento della committenza, dovuta a perplessità di ordine funzionale presentate dalla prima versione. Forse la disposizione delle officine e dei magazzini poco razionale, che richiedeva l'attraversamento di un piazzale all'aperto per raggiungere l'interno della aviorimessa, oppure la posizione dell'edificio dell'Aeroclub scelta alla conclusione del complesso, per chi arrivava dall'esterno aeroportuale. A giudizio del redattore della rivista "L'Architettura, cronache e storia", la soluzione adottata è "meno affascinante" rispetto a quella scartata; forse la disponibilità di altro materiale, sufficiente per un esame più approfondito delle due versioni del progetto di Terragni, ha reso possibile tale valutazione sulla qualità di architettura delle due proposte progettuali.

Dopo il progetto per l'Aeroclub di Como, l'architetto Giuseppe Terragni progetta nella stessa città, nel periodo 1932-36, l'opera più significativa ed emblematica del Razionalismo architettonico italiano, la Casa del Fascio. L'eco di questa architettura, all'epoca della sua realizzazione, fu considerevole e riscosse l'ammirazione di architetti illustri come Le Corbusier; in essa sembravano fondersi mirabilmente quei requisiti di classicità, mediterraneità, modernità, che stavano alla base del credo razionalista.



Architetto Giuseppe Terragni.
La casa del Fascio a Como; uno
studio prospettico dell'edificio.

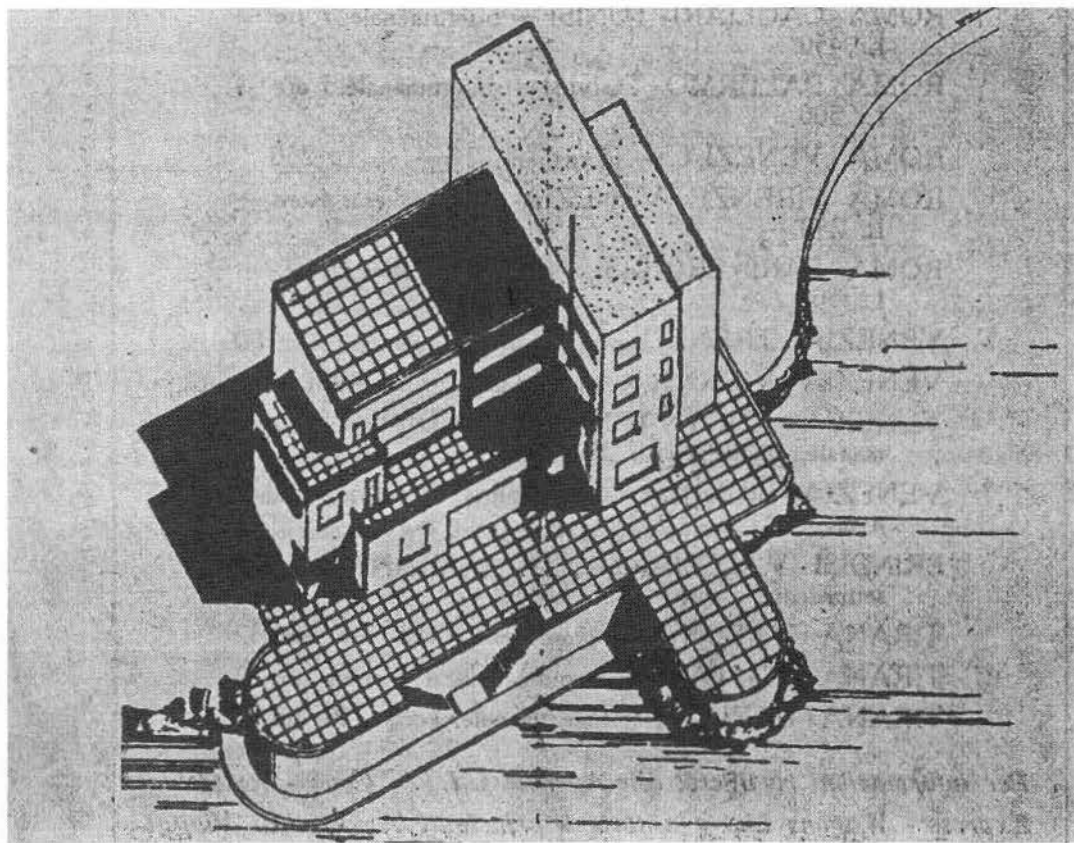
La Casa del Fascio è un prisma dalla limpida tridimensionalità, perfettamente avvertibile da ogni punto di osservazione, sia esterno che interno. Le quattro facciate sono semplicemente scandite dalle combinazioni pieno-vuoto, tutte organizzate diversamente tra loro. Si ha la netta percezione del volume per la costante presenza in ogni prospetto, di un diaframma pieno che ne impone il ricordo. Ma la singolarità di questa fabbrica è la facoltà di aprirsi, nella visione, in piani successivi che consentono la percezione di ogni punto.

Controverse furono le opinioni dei contemporanei di Terragni sulla Casa del Fascio, che a nostro giudizio si pone come il risultato più notevole della produzione architettonica italiana tra le due guerre. Giuseppe Pagano rimproverava all'architetto comasco l'istanza della monumentalità presente nell'edificio e, al contempo, l'aver progettato un'opera improponibile, che non poteva costituire un riferimento per estendere un ciclo ripetibile.

Negli ultimi decenni, dal pieno consenso di Bruno Zevi, si è passato al ridimensionamento critico di Cesare De Seta. Il primo riconosce a Terragni il merito di aver preso, proprio con la Casa del Fascio, le dovute distanze dalle influenze europee, in particolare da Le Corbusier, coniando un aspetto della poetica razionalista tutta personale. "La rinuncia al costruttivismo e al neoplasticismo è decisa, senza compromessi, senza rimpianti; la posizione culturale vi è talmente rigorosa che a primo sguardo sembra opera più di carattere critico che poetico. Pianta e modulo delle forature quadrati, strutture in vista, tetto-giardino inserito come in Le Corbusier nel perimetro volumetrico, uso dei tracciati regolatori e specialmente della partitura in sezioni auree. Adesione apparentemente univoca, totale al purismo. Ma basta un esame appena più approfondito per individuare una mano affatto diversa da quella di Le Corbusier" (17).

Nella Casa del Fascio di Como, Terragni evita di cadere nel ricettario linguistico convenzionale, che distingue il multiforme aspetto del Movimento Moderno dell'Architettura tra le due guerre. Come ribadisce Zevi, l'architetto comasco rifugge l'intellettualismo lecorbusieriano poiché "ha innato il senso della materia, della consistenza del muro e delle strutture". Terragni infonde all'edificio "una fisionomia costruttiva assai più corporea", nella intenzione di risolvere "la composizione in un suggerito contrappunto tra un solido pieno e una incastellatura strutturale". L'espressione strutturale non è "gratuita esibizione dell'ossatura" ma "... è arricchita da una cangiante dialettica di ombre, cioè dalla coscienza della profondità" (18). Conclude Zevi che per la molteplicità dei suoi particolari caratteri architettonici, di cui abbiamo fornito qualche debito cenno, la Casa del Fascio si distingue "non solo dalla poetica dei maestri del razionalismo, ma anche da tutta la letteratura architettonica europea del tempo" (19).

Qualche anno più tardi rispetto al giudizio zeviano, Cesare De Seta esprime delle motivate riserve sulla Casa del Fascio. "È un'architettura che manifestamente aspira ad essere Poesia ed in chiave idealistico-crociana essa ha tutti i requisiti per essere considerata «opera poetica». Ma quali e quanti sono i nodi che essa lascia irrisolti e nascosti all'interno della sua stereometrica e conclusa volumetria!" (20). De Seta, facendo riferimento alle contemporanee opere di Mies van de Rohe e Le Corbusier, annota qualche sgrammaticatura, una diligenza distributiva troppo meticolosa, un certo meccanicismo della metodologia compositiva. In merito alle motivazioni ideologiche che riconoscevano nel Fascismo una matrice programmatica, che informava l'architettura della Casa del Fascio, che lo stesso Terragni fervidamente attestava nei suoi scritti, De Seta scrive: "... Terragni progetta un edificio che non ha nulla di fascista, proiettato com'è in una sfera di ricerca tecnologica e formale che nulla ha da spartire col volto retorico, magniloquente, bolso e falso dell'architettura del regime: la sua ricerca ha una forza oggettivamente



*Idroscalo di Cadimare.
Veduta assonometrica del progetto
dell'architetto Costantini per la
Palazzina Ufficiali.*

nuova nella misura in cui contesta quei termini primi della cultura ufficiale. (...) Quella di Terragni è una rivoluzione formale che nasce, come la rivoluzione futurista, tutta dal corpo più vivo e progressivo della cultura borghese e non poteva essere né significare più di quanto non sia stata ed abbia significato" (21).

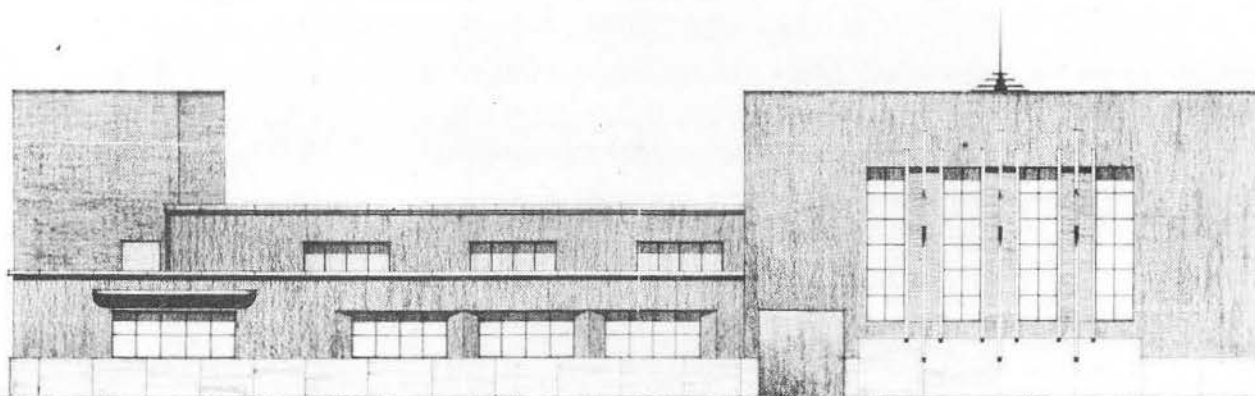
A prescindere dai pareri dei contemporanei di Terragni e della critica dell'ultimo dopoguerra, resta comunque a nostro giudizio la constatazione che la Casa del Fascio è l'opera di architettura di un'artista sensibile, che realizza la fusione di due concezioni dello spazio affatto diverse, da quella mediterranea, classica, solare, corporea, pregna di quella solidità che discendeva dagli antichi maestri comacini e quella nordica, essenziale, calvinista, mentale, avida di luce e di colore.

La vicenda della palazzina Ufficiali di Cadimare, è ricostruibile soltanto dalle deduzioni che si ricavano esaminando la fabbrica, nello stato attualmente esistente. Gli unici elementi che permettono la collocazione storica di questo edificio, completati dalla indicazione dell'autore del progetto, sono forniti dal giornale "Le Vie dell'Aria" (22). Nel laconico annuncio, che solitamente caratterizza l'informazione di questa pubblicazione, è riportata anche una assonometria dell'edificio, con l'indicazione del probabile autore architetto Costantini. Mentre per il progetto dell'aeroclub lariano, il nome del progettista ha richiamato eventi architettonici molto importanti del primo Razionalismo, il sunnominato architetto non ha lasciato altre tracce, perlomeno rilevanti, nel panorama architettonico dell'epoca. Eppure la qualità d'arte che si percepisce dalla fabbrica di Cadimare, la sua espressione linguistica, singolarmente all'avanguardia tra le prime manifestazioni razionaliste, lasciano intravedere una statura professionale molto interessante. Il linguaggio adottato nella palazzina è un Razionalismo maturo, già perfettamente intonato alle istanze europee. Si respira, osservandone gli esterni, un'aria alla "Gropius" il celebre architetto tedesco che, unitamente a Le Corbusier, solleciterà le giovani leve, dell'architettura razionalista ad una riflessione sulla disciplina, che rompa con il passato e le

sue inveterate prescrizioni. Dalla lezione di Gropius e dalla sua principale opera, l'edificio del Bauhaus, si apprende un nuovo modo di vedere la forma architettonica, applicando il concetto di spazio-tempo, che consente la facoltà di vivere l'esperienza spaziale di un edificio, mediante le sollecitazioni emotive che un percorso offre allo sguardo percettivo, con la mutevolezza degli episodi. Tale concezione è pienamente applicata nella palazzina di Cadimare. Anzitutto è osservato, nell'edificio, il criterio di non privilegiare una facciata rispetto alle altre; ognuna si pone come protagonista, articolandosi in un impaginato di segni, la cui vivacità è dovuta al solo rapporto dei pieni e dei vuoti. Nei prospetti della palazzina Ufficiali di Cadimare è, dunque, anticipato un criterio che Bruno Zevi, alcuni decenni più tardi, codificherà come "elenco", quando tenterà di sistematizzare un codice teorico del linguaggio dell'architettura moderna. Nei prospetti della palazzina, i vuoti delle aperture sono collocati dove effettivamente sono necessari, con una forma ed ampiezza che le funzioni interne hanno dettato. Eppure, il loro disporsi nel piano, segue una logica compositiva, che non è soltanto rispetto della funzione, ma è anche sensibile gioco di rapporti tra pieni e vuoti, con ritmi non banali ed effetti pittorici sempre vari. Zevi preciserà questo libero disporre, affrancato da ogni vincolo classico, come "elenco", il quale costituirà la prima delle sue sette invarianti del linguaggio dell'architettura moderna. L'elenco "... contesta la facciata classica, ne infrange la finitezza, morde il riquadro sforbiciandolo agli spigoli e in alto, tra l'ultimo livello e il tetto. Si raggiunge un duplice scopo: crescono le alternative di illuminazione degli ambienti e si esalta la pregnanza comunicativa dell'edificio" (23).

A parte le evidenti affinità con l'architettura europea, nella palazzina Ufficiali di Cadimare sono presenti alcuni elementi, che richiamano il linguaggio formale di alcuni architetti razionalisti, i quali, anche se non ebbero una partecipazione diretta nelle vicende dell'edilizia aeronautica, ne influenzarono certamente il linguaggio. Uno di questi fu, senz'altro, Alberto Sartoris che, dopo qualche esperienza futurista, si allineerà con le tendenze razionaliste, partecipando alla prima Mostra del 1928. Da quell'evento Sartoris seguirà sempre, con imperturbabile coerenza, una sua personale e fortunata vicenda, la quale sembra tuttora in corso. Nel saggio: Gli elementi dell'architettura funzionale, pubblicato agli inizi degli anni Trenta, l'architetto Sartoris enuncia la sua particolare visione dell'universo razionalista, raffigurato nell'astratta e limpida articolazione delle sue celeberrime assonometrie. Sono "... linee sottili, chiare, senza peso, senza perni, come sollevate nell'aria, senza nero..." (24), involucranti una idea di spazio, resa sfuggente dalla incorporeità dei diaframmi ma, nondimeno, chiara e limpida nella sua forma essenziale. Comparando l'assonometria della palazzina di Cadimare, riportata da "Le Vie dell'Aria", con quelle tipiche di Sartoris, si nota la forte rassomiglianza esistente, non soltanto da un punto di vista grafico, – anche se quella dell'architetto Costantini manca di quella tersezza che è presente nelle assonometrie sartorissiane – ma soprattutto per l'affinità che presenta l'articolazione tipo-morfologica, che è riscontrabile nelle prime opere dell'autore degli elementi dell'architettura funzionale.

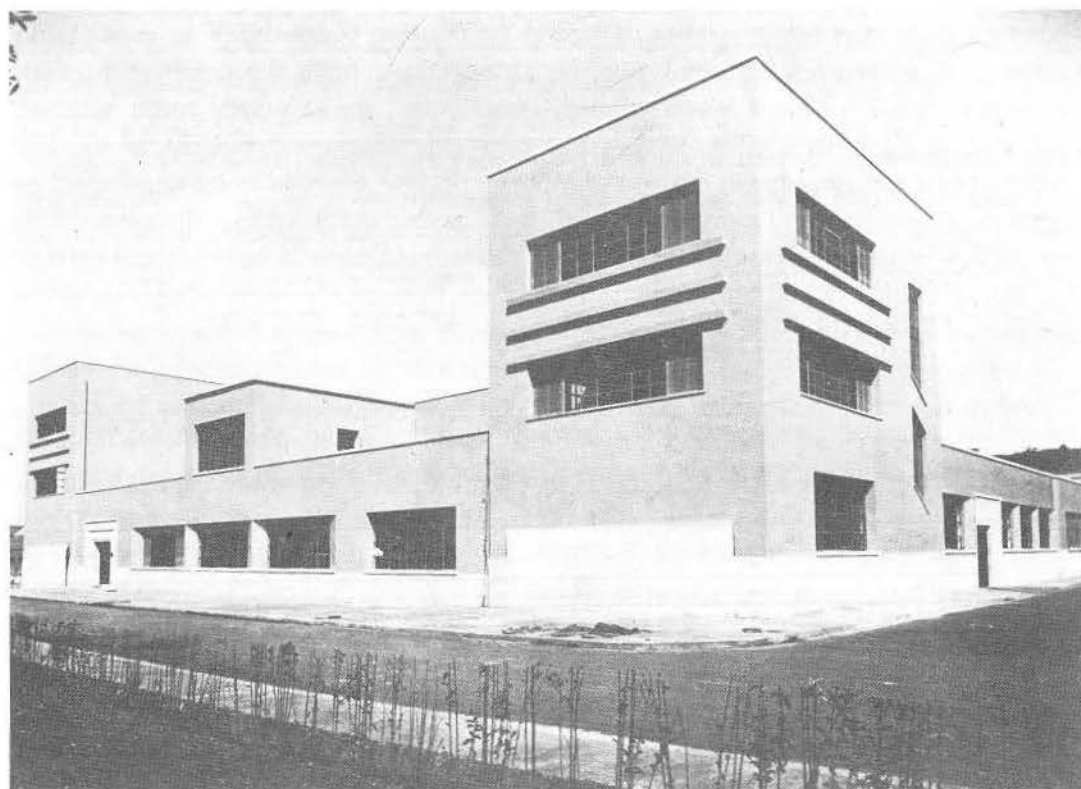
Gli edifici razionalisti di Como e di Cadimare precedono, di qualche anno, un'altra intensa fioritura di opere edilizie, avente gli stessi caratteri linguistici, progettate per il nuovo Centro Sperimentale di Guidonia-Montecelio. Abbiamo già accennato, in precedenza, alle altre fabbriche di questo istituto, ascrivibili ad altre tendenze architettoniche, tra le quali un notevole Novecento. Anche in questa circostanza sorprende il ritrovare qualche episodio assai interessante per la ideale rispondenza tra una destinazione d'uso, peraltro singolare, e la veste scrupolosamente razionalista. Alludiamo all'edificio dell'Aerodinamica, purtroppo perduto, che presenta, dalla scarsa documentazione disponibile, una rigorosa razionalità



di Tassinari

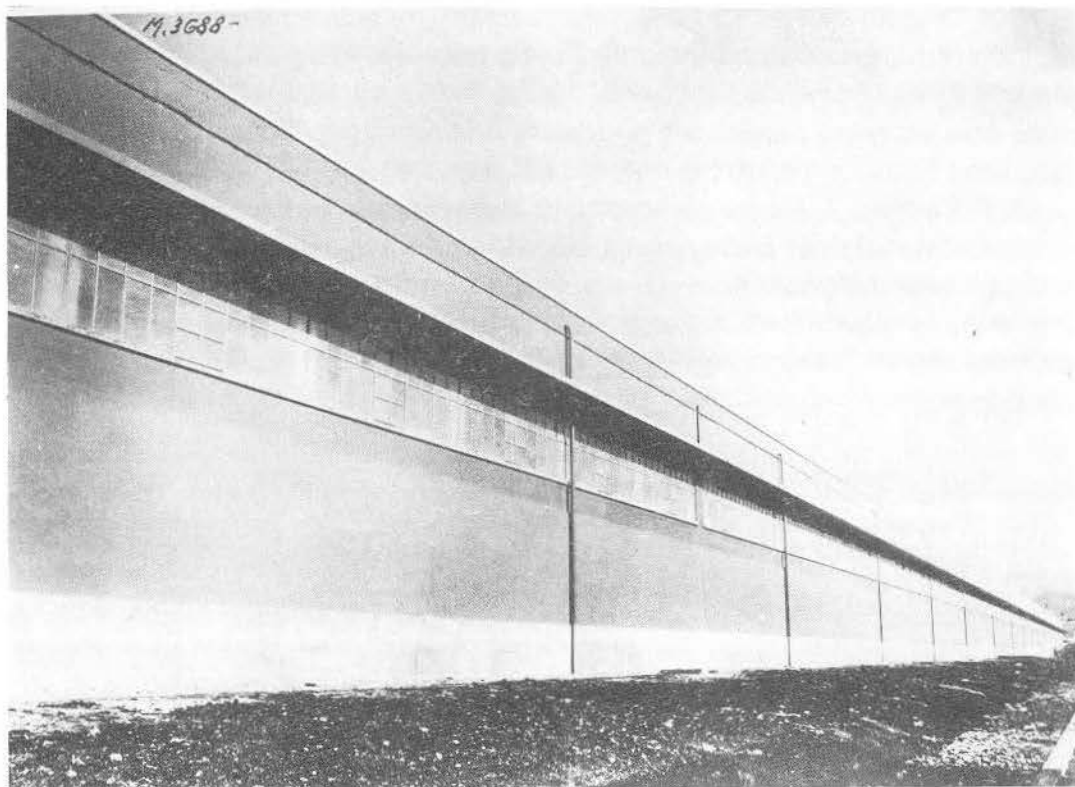
• PADIGLIONE • DELL'AERODINAMICA • PROSPETTO • LATO • NORD • RAPP. = 1:100 •

Aeroporto di Guidonia Montecelio – Centro Sperimentale. Un disegno di progetto per l'edificio della Aerodinamica.



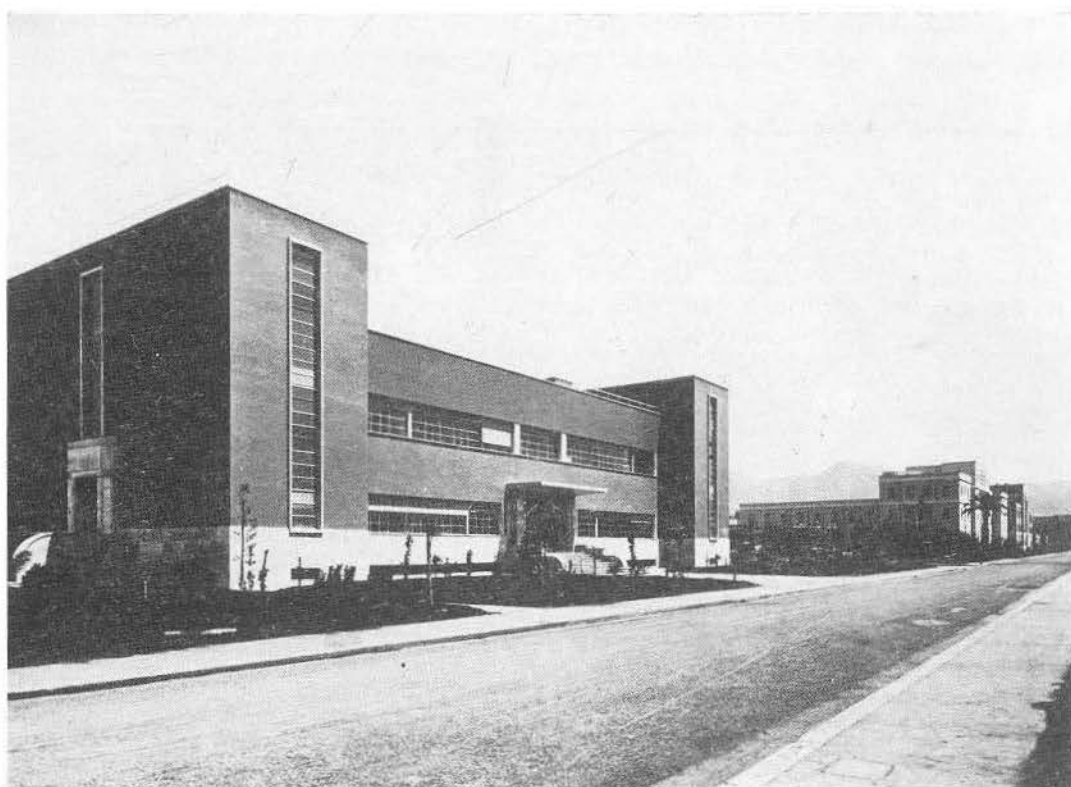
Aeroporto di Guidonia Montecelio – Centro Sperimentale. L'edificio dell'Aerodinamica.

*Aeroporto di Guidonia Montecelio – Centro Sperimentale.
L'edificio della Vasca Idrodinamica.*



di forme architettoniche, ricavate come deduzione logica di esigenze peraltro non comuni. Infatti l'edificio comprendeva le gallerie e i laboratori per la simulazione delle prove aerodinamiche, i cui caratteri tipologici informarono la progettazione. La visione figurativa dell'edificio richiedeva il suo percorrimto esterno ed interno, che riprometteva una immagine sempre nuova, dovuta alla unione delle nuove valenze formali, determinate dall'adozione dei canoni razionalisti e dagli impatti con le attrezzature tecnico-scientifiche, che certamente procuravano emozioni molto intense.

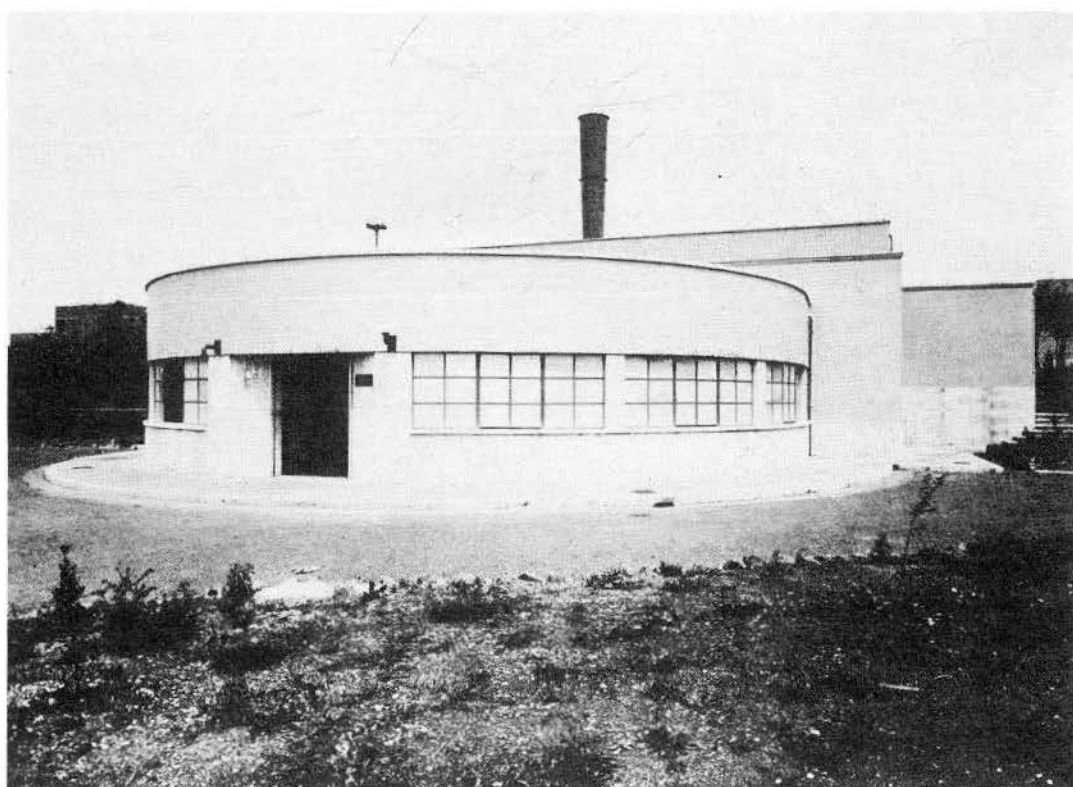
*Aeroporto di Guidonia Montecelio – Centro Sperimentale.
L'edificio della Radio.*



Del progetto dell'edificio dell'Aerodinamica conosciamo il nome dell'autore, prof. Traverso, grazie alla disponibilità di un ottimo disegno dell'epoca, custodito presso l'Ufficio Storico dello Stato Maggiore Aeronautica. Il documento, facente parte della proposta progettuale presentata al Ministro per l'approvazione, reca la data del 17 novembre 1932 e riproduce il prospetto nord con l'indicazione appunto dell'autore. Abbiamo già accennato in precedenza, alla consuetudine di sottoporre, ai vertici della Forza Armata, le progettazioni riguardanti le fabbriche edilizie aeronautiche per l'approvazione, la quale, dal momento in cui ebbe inizio, determinò i positivi effetti di una produzione edilizia di alta qualità e, soprattutto, coerente con gli indirizzi espressivi prevalenti.

Del prof. Traverso non sappiamo altro, ma la sua abilità progettuale non è certamente minore di quella del prof. Jammarino, autore delle più interessanti fabbriche Novecento di Guidonia-Montecelio. Quasi sicuramente il prof. Traverso subentrò in un secondo momento nelle vicende progettuali del Centro Sperimentale. In un articolo de "Le Vie dell'Aria" ⁽²⁵⁾, dedicato alle costruzioni di Montecelio, vengono riportati dei disegni riguardanti gli edifici per i tunnel aerodinamici e per la vasca idrodinamica, aventi caratteri architettonici affatto differenti da quelli successivamente adottati. Nei limiti di una lettura approssimativa di tali disegni, si riconosce in essi la mano progettuale dell'architetto Jammarino; si riscontra l'uso di tipologie e forme lessicali, presenti negli edifici della Direzione Superiore Studi ed Esperienze e delle Costruzioni Aeronautiche, che rientrano nella sfera linguistica del sunnominato architetto. In un secondo momento l'autorità preposta alla realizzazione del Centro, ritenne non confacente la veste architettonica proposta dallo Jammarino, in considerazione della natura particolare delle destinazioni d'uso richieste, – impianti idrodinamici e aerodinamici a grande scala – e scelse un altro progettista, in grado di esprimere con forme moderne, come predicava all'epoca Pier Maria Bardi sulle pagine dell'Ambrosiano e delle Vie dell'Aria, le altrettante modernissime funzioni che gli edifici dovevano contenere.

Come per l'edificio dell'Aerodinamica, anche per quello contenente gli impianti idrodinamici venne disposta la revisione del progetto, forse per mano dello



*Aeroporto di Guidonia Montecelio – Centro Sperimentale.
L'edificio Mensa.*

stesso prof. Traverso; venne scelta la soluzione della finestra continua che imponeva e ravvivava la visione prospettica della lunghissima costruzione, realizzando così una immagine figurativa spesso adottata dai razionalisti che prediligevano le lunghe fughe prospettiche.

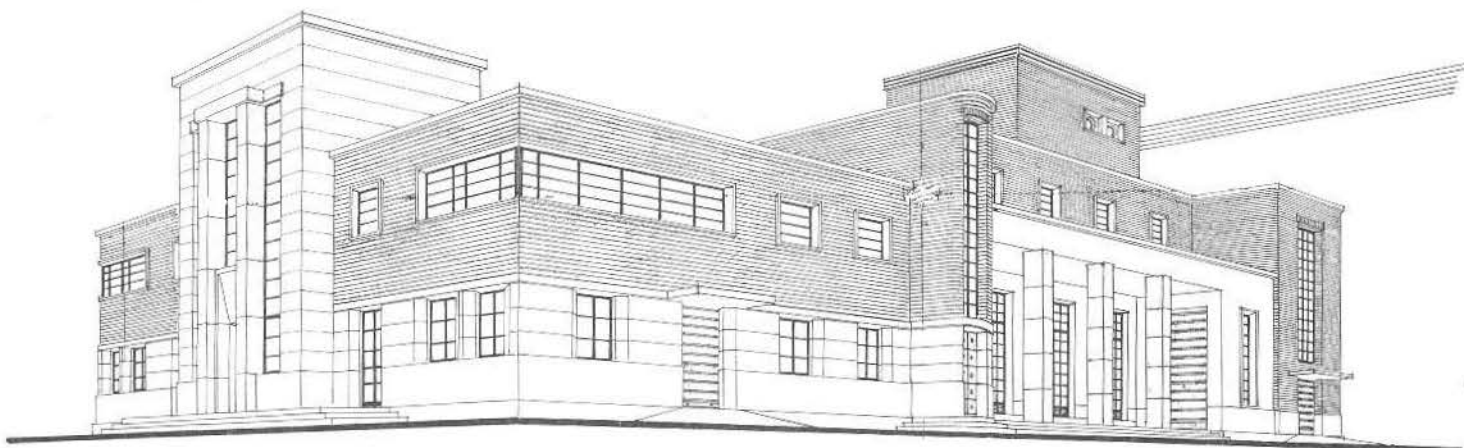
Degli edifici razionalisti, realizzati nei primi anni Trenta a Guidonia-Montecelio, sono presenti anche altri episodi di un certo interesse. Anzitutto il palazzo della Radio, collocato sulla sinistra alla testata d'ingresso di viale Guidoni, che ospitava la Divisione Radioelettrica del Centro Sperimentale. Tra questo edificio e alcune proposte progettuali, presenti alla prima Mostra dei razionalisti, si rinvenivano delle affinità formali abbastanza evidenti, come quelle allusive che si richiamano all'architetto Adalberto Libera. Il palazzo della Radio venne progettato successivamente alla redazione del piano regolatore di Montecelio, del 1931, che riportava, proprio sull'area dove verrà poi edificata la sunnominata fabbrica, la sagoma della prevista Direzione Superiore Studi ed Esperienze, che in un primo momento sembrava la collocazione ideale appena dopo l'ingresso. Dopo il ripensamento, che porterà l'edificio della Direzione al suo attuale posto, venne decisa la realizzazione del palazzo della Radio, il cui progetto potrebbe essere stato affidato al prof. Traverso, per certe affinità formali riscontrabili nei portali che richiamano quelli presenti nel padiglione dell'Aerodinamica. L'edificio della Radio presenta caratteri razionalisti più aderenti a schemi convenzionali, prediligendo l'uso delle finestre continue, disposte quasi a farsi da reciproco contrappunto, tra la verticalità delle ali e l'orizzontalità presente nella quinta centrale.

L'edificio della Mensa, che si poneva all'attenzione, sul viale Guidoni, immediatamente dopo quello della Radio, presenta elementi razionalisti ancora più evidenti. La conformazione morfologica del fronte principale richiama le limpide volumetrie care a Sartoris, con l'ampia e nitida fascia superiore sottolineante il volume avvolgente che si salda alla scatola retrostante.

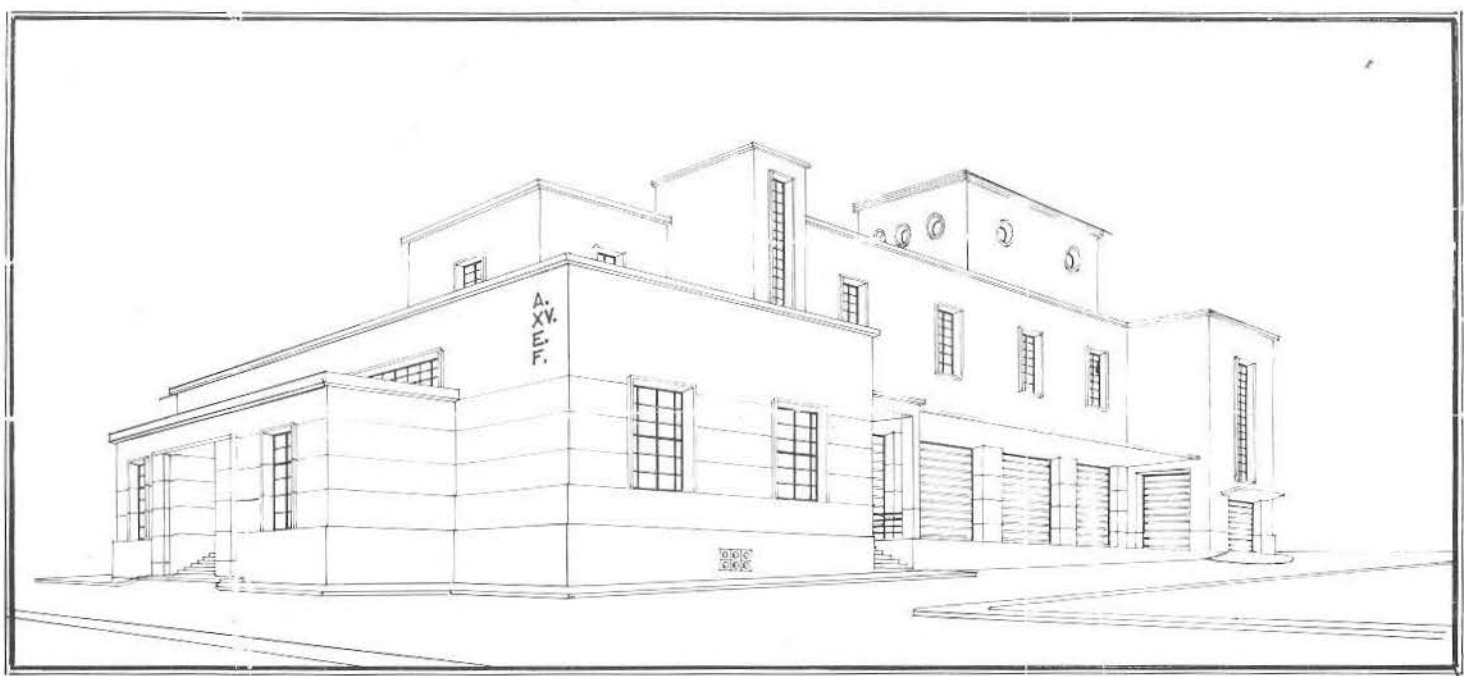
Alla conclusione del viale Guidoni venne successivamente realizzata, per soddisfare la rilevante necessità energetica richiesta dal Centro Sperimentale, una imponente centrale elettrica di trasformazione, con tensione in arrivo di 60.000 volts. Furono redatti due progetti, fortunatamente disponibili, contenenti la data di compilazione, risalente al 1937, e l'indicazione dell'autore prof. arch. A. Luongo. La doppia versione progettuale dimostra che qualcosa non andava in una delle due soluzioni. A nostro parere, il progetto accantonato, che sembra la proposta più affascinante sul piano dell'immagine, non tenne conto di problematiche locali, – un salto di quota tra i punti estremi dell'asse longitudinale – e di qualche esigenza funzionale, forse la mancanza di un seminterrato.

Il linguaggio architettonico che accomuna le due fabbriche è ambigualmente teso tra Novecento e Razionalismo. Ma è presente, nelle due versioni, una doppia scelta tematica, tendente a temperare l'enfasi monumentale o la semplicità razionale, con episodi che contraddicono l'intenzione di partenza. Nella versione accantonata è presente un deciso tono monumentale, con un portale d'ingresso dal disegno inedito, di gusto Novecento, che prevale su un insieme che è decisamente razionalista per l'uso vario e articolato delle forme. Nella soluzione adottata, che si propone come razionalista, il tono generale è severo, ricercante un aspetto meno enfatico; tuttavia il tentativo è poco riuscito poiché l'insieme presenta anch'esso un tono monumentale che è imposto dall'insieme.

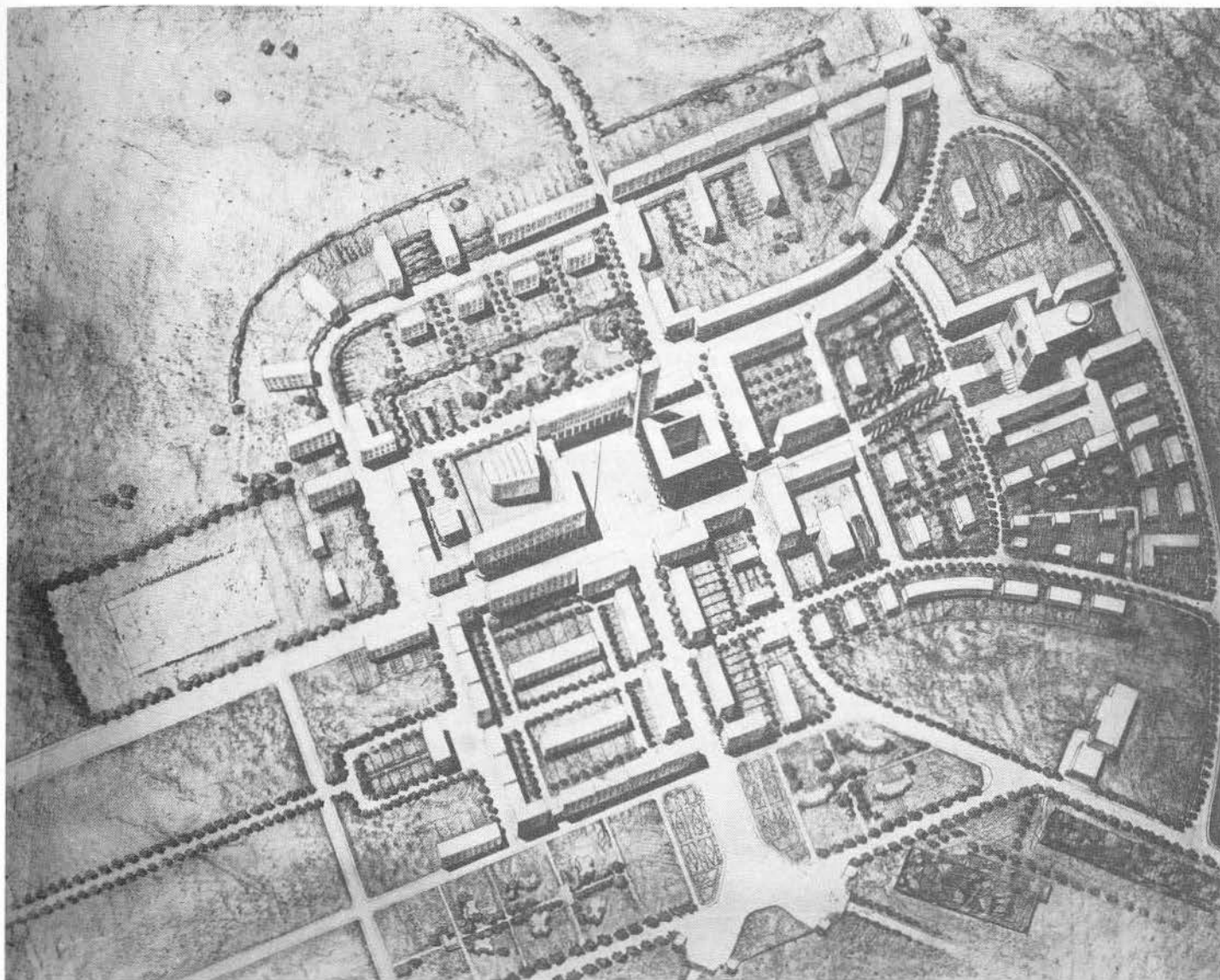
Accenti decisamente razionalisti distinguono l'abitato di Guidonia, una cittadina che vide la sua nascita per soddisfare le necessità abitative del personale militare e civile del Centro Sperimentale e si avvale, per quanto riguarda l'impostazione urbanistica ed architettonica, della cultura allora in atto, tesa a costruire città secondo un piano organico di valorizzazione delle aree rurali emarginate.



Aeroporto di Guidonia Montecelio – Centro Sperimentale. Prospettiva della versione accantonata della Centrale Elettrica di 60.000 Volts.



Aeroporto di Guidonia Montecelio – Centro Sperimentale. Prospettiva della soluzione adottata della Centrale Elettrica di 60.000 Volts.



La città di Guidonia – Il progetto planivolumetrico.

Infatti, proprio in quegli anni, venne predisposto un piano organico di città, da realizzare in quelle aree sottoposte a bonifica, il cui esempio, emblematico per la chiarezza dell'impianto urbanistico, d'impronta razionalista, fu Sabaudia. Sul piano della concezione ideologica che informava la cultura urbanistica dianzi indicata, abbiamo in altro luogo accennato alla posizione dialettica esistente tra l'impianto aeroportuale e quello della contigua cittadina di Guidonia. Questa, prevista quale nucleo residenziale per il personale in servizio al Centro Sperimentale, venne progettata, nel pieno degli anni Trenta, dall'architetto A. Calza Bini. I criteri adottati nella definizione ideologica del piano attinsero dal Razionalismo architettonico i principi di fondo assunti all'epoca in analoghi interventi, come per l'ideazione delle città di Sabaudia e di Littoria.

Il piano razionalista pone come obiettivo la realizzazione di un tessuto urbano monofunzionale e, nel caso della residenza, la costruzione della parte della città adibita ad essa, mediante un razionale processo di aggregazione che pone come dato di partenza la cellula abitativa tipo. La cittadina di Guidonia presenta un impianto ortogonale, con gli edifici disposti, in parte, allineati lungo il filo stradale e, in parte, isolati.

Malgrado la varietà dell'impianto tipologico, imperniato intorno ad un'ariosa piazza, nel rispetto di rigorosi standard igienici, la cittadina, come tante altre edificate

all'epoca, è l'espressione di un funzionalismo ideologico che non riesce a riscattare un'edilizia povera di segni e a fornire un'immagine urbana gratificante.

È compresente, pertanto, nella definizione urbanistica del Centro Sperimentale e del Nucleo Residenziale, il dialettico contrapporsi di due tendenze, quella accademica da un lato e quella razionalista dall'altro, le quali improntarono, negli anni Trenta, il confronto culturale architettonico italiano. Tali tendenze, singolarmente rappresentate nel comprensorio di Guidonia, denunciano non tanto un mutamento d'indirizzo quanto il rispettivo comportamento degli enti responsabili delle due scelte, – da una parte la Regia Aeronautica, dall'altra l'Istituto Case Popolari – nel prestare attenzione, con la consapevolezza del proprio ruolo, alla storicità del momento. Infatti, nella scelta figurativa del Centro Sperimentale, prevalgono quelle esigenze di rappresentare i significati di un'attività, che richiedeva un repertorio lessicale intonato ai principi d'ordine, che il Novecento architettonico richiamava quale eredità della cultura accademica; nella edilizia urbana di Guidonia invece si riflettono quelle istanze sociali, in aderenza al programma edilizio, teso al soddisfacimento delle nuove realtà sociali, che esigevano un linguaggio figurativo più adeguato ai nuovi ed emergenti bisogni reali, che il movimento razionalista conteneva tra i suoi assunti programmatici quali requisiti fondamentali dell'architettura.

L'avvenimento che coinvolse quasi tutti i protagonisti dell'architettura razionalista, per un confronto sul campo, anche se sul tema dell'effimero, fu la Mostra dell'Aeronautica che si tenne a Milano nel 1934. L'occasione fu la celebrazione dell'XI anniversario della fondazione della Regia Aeronautica, svolta mediante una esposizione il cui proposito fu, principalmente, l'attestazione e la valorizzazione dei sorprendenti risultati conseguiti nel primo decennio di vita dalla giovane forza armata.

L'Esposizione si tenne, tra i mesi di giugno e di ottobre, nel Palazzo dell'Arte, opera di Giovanni Muzio, di cui si è detto nel precedente capitolo; l'organizzazione dell'impresa venne curata dalla Fondazione Bernocchi, con la collaborazione del Comune



Un aspetto della cittadina di Guidonia appena inaugurata.

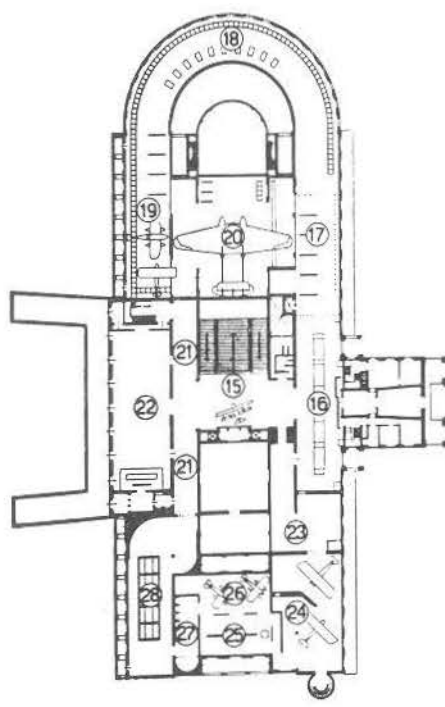
di Milano e della Regia Aeronautica. Presidente del Comitato organizzatore fu il Podestà di Milano, Duca Marcello Visconti di Modrone, appassionato aviatore; la Regia Aeronautica venne rappresentata dal Colonnello Cutry, capo dell'Ufficio Storico dello SMA. L'ordinamento della Mostra ebbe una impostazione che si riferiva a quattro grandi epoche aeronautiche: quella dei precursori, quella dei pionieri, quella bellica ed, infine, quella della rinascita, e documentava il primo decennio di vita della Regia Aeronautica, dopo il periodo di oscurantismo dell'immediato primo dopoguerra mondiale. Ognuno di questi settori venne distinto in sezioni, che illustravano un tema particolare, le quali vennero affidate, per la scelta dei contenuti, a personalità emergenti della cultura aeronautica mentre, per l'allestimento e l'organizzazione dell'arredo, ad architetti ed artisti di chiara fama.



*Milano – Esposizione aeronautica italiana del 1934.
Pronao del Palazzo dell'Arte ricoperto dalla composizione del pittore E. Carloni.*



1) Ingresso - 2) Albi - 3) I precursori - 4) Fontinali - 5) I primi voli - 6) L'aviazione nelle guerre mondiali
7) Trovanti di punimento - 8) Sala Medaglia d'oro - 9) Sala d'Annuncio - 10) Corridoio delle armi
11) L'aviazione nella grande guerra - 12) Il più leggero - 13) Aviazione e Francese - 14) Sala d'Onore - 15) Salone



16) Apparecchio del Duce - 17) Demanio - 18) Aerodinamica - 19) Costruzioni aeronautiche - 20) Rotta e
seconda - 21) Cretore - 22) Meteorologia - 23) Salone della Crociera del Decennale - 24) Psicofisiologia
25) Scuola - 26) Volo a vela - 27) Alta velocità - 28) Paracadute - 29) Aviazione civile e Poste aeree

Milano - Esposizione aeronautica italiana del 1934. La pianta dell'allestimento.

L'obiettivo che si proposero gli organizzatori con la Mostra Aeronautica non fu soltanto una rassegna della tecnica e del progresso aviatorio, secondo il convenzionale rituale museografico, e nemmeno una rievocazione storica. L'intendimento fu la realizzazione di un'atmosfera particolare, ottenuta con apposite scenografie, che valorizzavano il materiale messo a disposizione dalla Regia Aeronautica, dagli Aeroclubs e dalle Ditte costruttrici di aeroplani, in modo da cagionare nel visitatore emozioni indicibili e indimenticabili. Dall'eco entusiasta che le cronache riportarono sull'avvenimento e dai giudizi della critica, sempre osannante, è da ritenersi che l'intento ebbe la più felice riuscita.

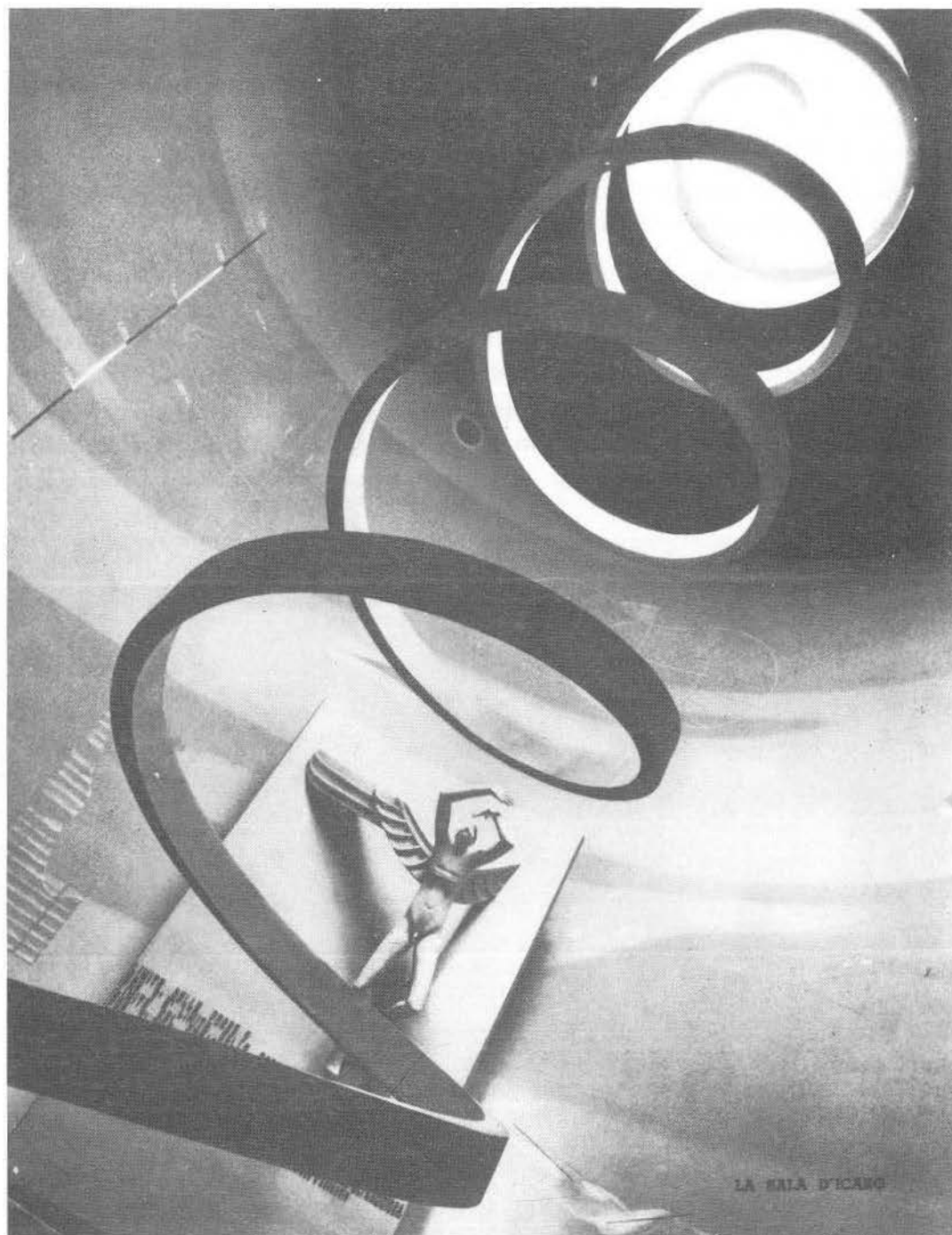
Gli architetti e gli artisti che furono incaricati di allestire gli spazi espositivi, destinati a illustrare le diverse sezioni che componevano la rassegna, ebbero, pertanto, quale compito primario di definire, con la loro arte, l'atmosfera che si intendeva evocare. Si invitarono giustamente gli artisti e gli architetti più famosi ed emergenti del momento, scelti accuratamente tra quelli che avevano abbracciato l'indirizzo linguistico razionalista. La rivista "Casabella", nella presentazione della Mostra dell'Aeronautica, evidenziò i criteri osservati nella scelta dei progettisti dell'arredo. "L'Esposizione dell'Aeronautica Italiana, oltre il suo valore documentario e pedagogico, ha un preciso valore stilistico: è l'affermazione di alcune correnti del gusto più avanzato, una prova dell'affinità spirituale esistente tra molti artisti italiani e gli spiriti più vivi dell'Europa moderna.

Come in altre mostre ufficiali, per dare a tutta la materia una forma, cioè il massimo grado di espressione possibile, accanto agli ordinatori tecnici sono stati chiamati gli artisti scelti a preferenza tra gli architetti. Questo fatto è della massima importanza, perché dimostra che anche nelle sfere più indifferenti ai problemi estetici le preoccupazioni del contenuto cominciano a cedere di fronte alle inevitabili esigenze della forma: un passo avanti, nell'accordo fra artisti e pubblico, compiuto sul terreno di una esperienza concretamente viva" (26).

Nel proseguimento della presentazione, la nota redazionale sottolineava il felice risultato espositivo, dove il reperto esibito quasi si annullava come oggetto reale, dotato di una propria individualità, per trasfondersi nella magica spazialità dell'arredo. "La mostra è generalmente nello stile dell'architettura moderna: il visitatore, prescindendo dall'argomento può compiere quasi una rassegna delle tendenze dell'architettura europea, e della loro risonanza in Italia. Il gusto architettonico



*Milano – Esposizione aeronautica italiana del 1934.
L'ingresso alla sezione dedicata
alla grande guerra allestita da
Mario Sironi.*



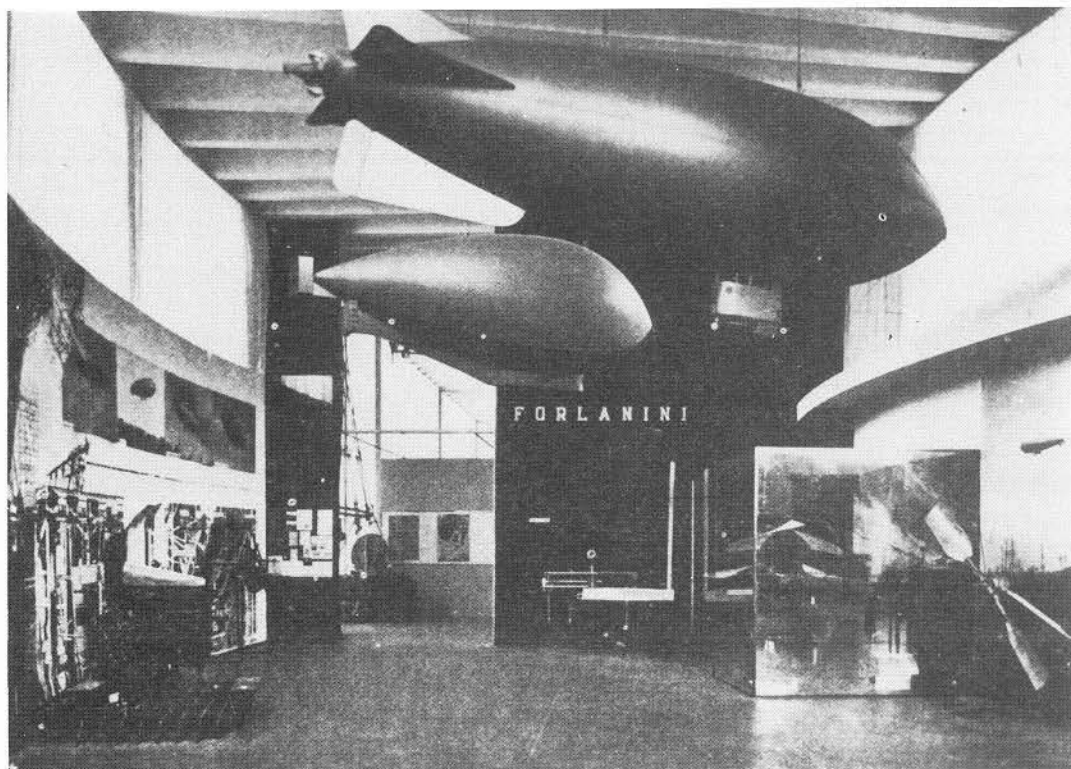
Milano – Esposizione aeronautica italiana del 1934.
La sala d'Icaro dell'architetto Giuseppe Pagano.

della mostra non consiste nel fatto che ad ordinarla furono chiamati degli architetti – vi sono stati anche dei pittori, e perfino uno scrittore d'arte – consiste, invece, nel particolare indirizzo della disposizione che è una «costruzione» anziché una «illustrazione» come in tutte le mostre a cui non presiede un criterio estetico. Quasi sempre, in questa dell'Aeronautica, il documento perde il suo valore realistico per innestarsi all'ambiente in un superamento del dualismo di forma e contenuto, di decorazione e architettura" (27).

Nella rievocazione dell'indirizzo espressivo, adottato dagli "arredatori" della Esposizione aeronautica, nelle diverse sfumature di accenti, seguiremo il criterio osservato dall'articolista di "Casabella", che ebbe la ventura di visitarla e di raccontarne le impressioni con l'occhio e l'acume del critico.

L'incarico di allestire le sale dedicate all'Aviazione della Grande Guerra venne affidato al pittore Mario Sironi. Questi fu l'artista più emblematico del periodo storico tra le due guerre, incarnando nelle sue rappresentazioni pittoriche contenuti

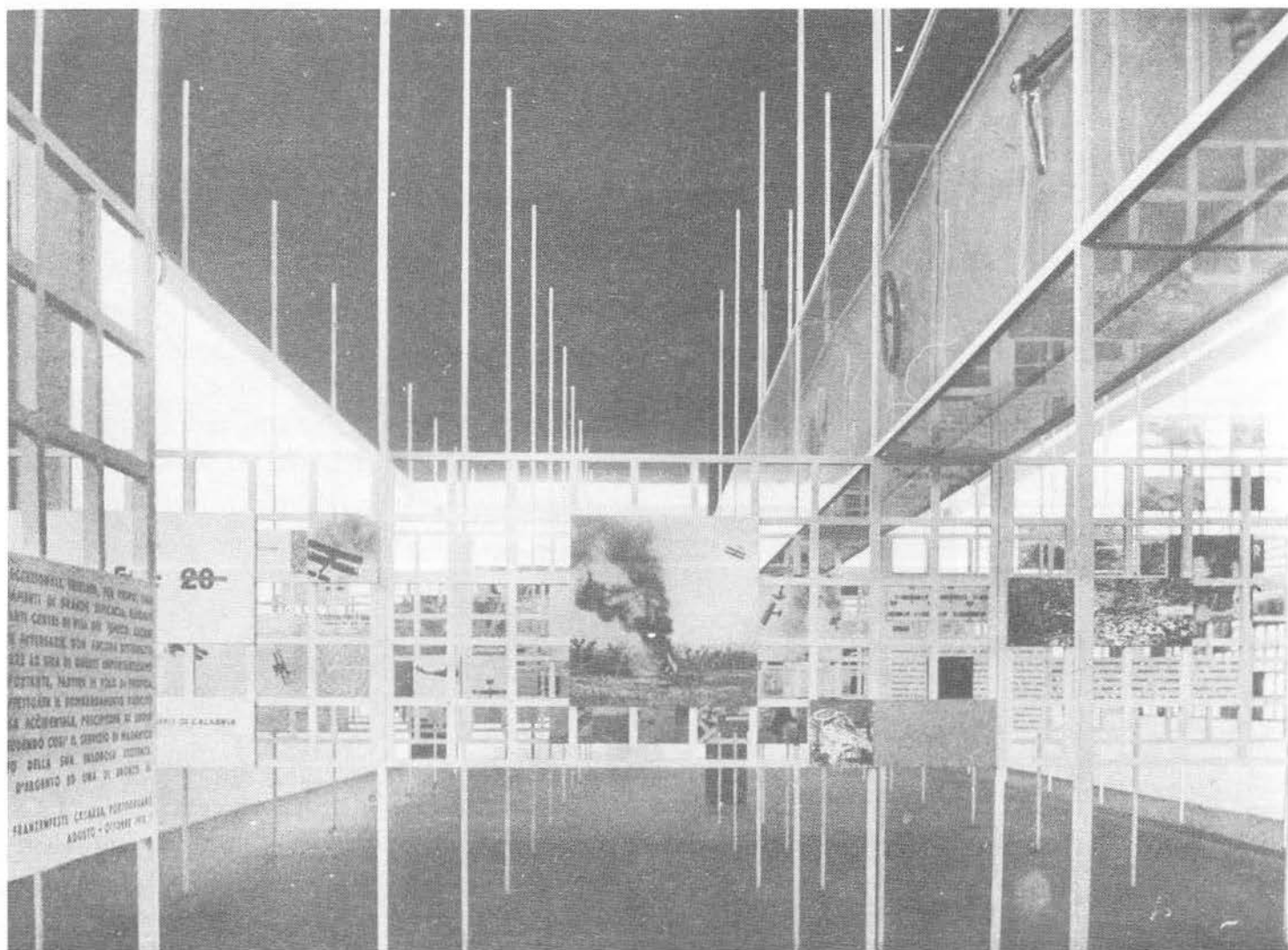
Milano – Esposizione aeronautica italiana del 1934.
La sala Forlanini degli architetti Banfi, Belgioioso, Peressutti e Rogers.



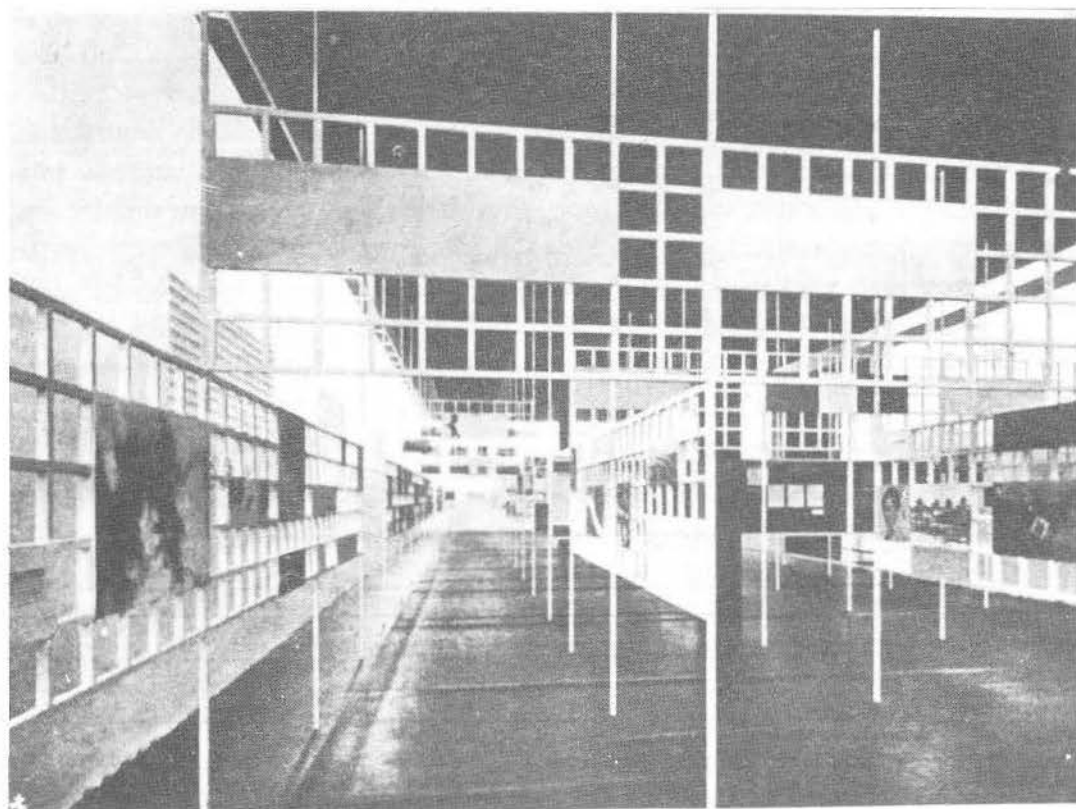
e forme di quello spirito novecento liricamente evocato con forza e asciuttezza poetica, specialmente nelle sue visioni di città. Nell'allestimento dedicato alla Grande Guerra, i resti combusti del caccia di Baracca, lo "Spad" di Piccio e le prede belliche dello sfortunato avversario, erano esaltati dal grande quadro murale che illustrava scontri e vittorie degli assi italiani, nella magica atmosfera sironiana.

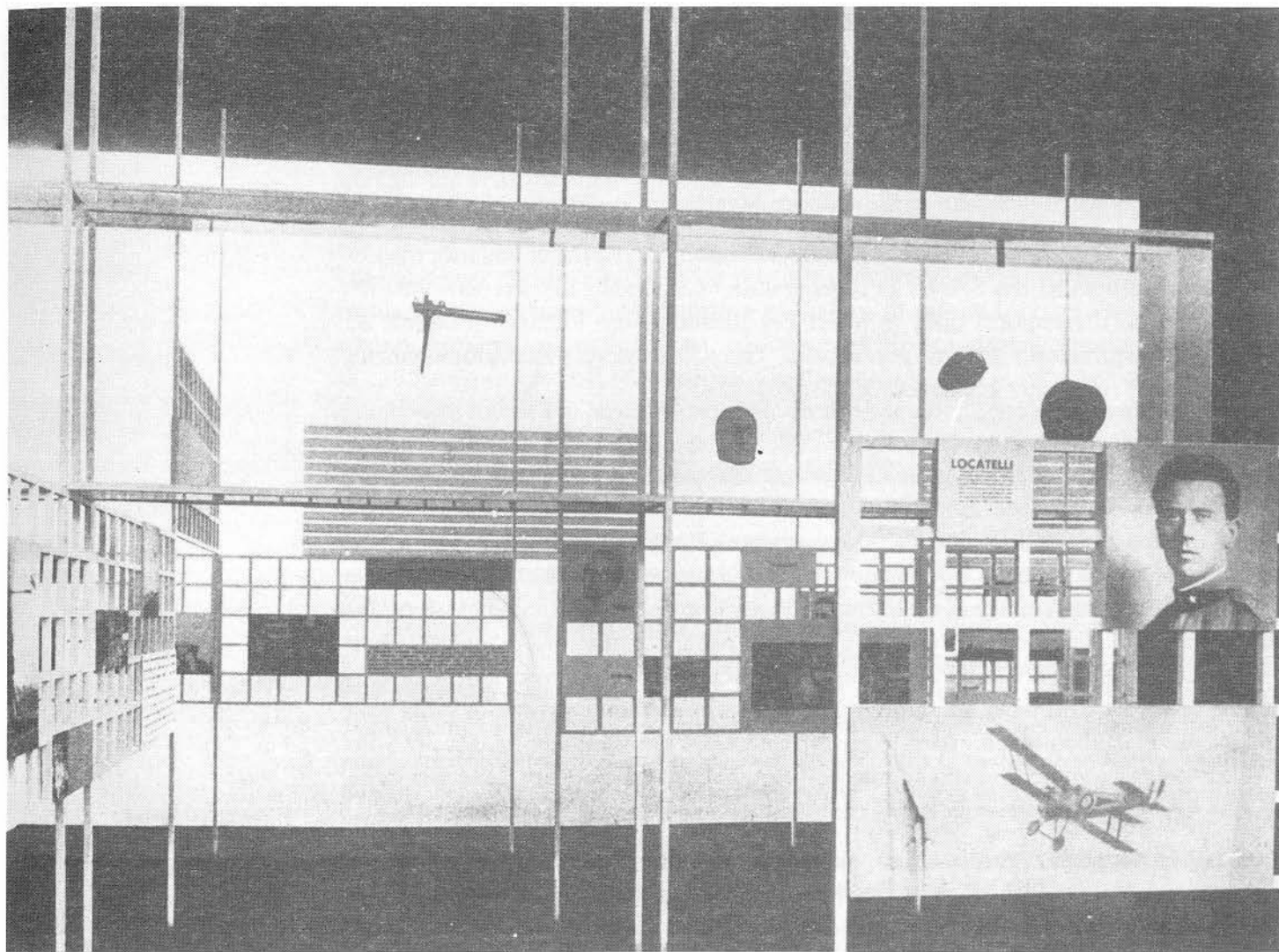
Luciano Baldessari che fu architetto particolarmente geniale, specialmente nelle attività di espositore dove lo si ritenne "un grande scenografo espressionista", ebbe l'incarico di allestire la sala dedicata all'Aviazione e al Fascismo, dove l'apparato rifletteva anche un significato agiografico, accortamente evidenziato, allo scopo di porre in risalto lo sforzo compiuto dal Regime nel dare all'Aeronautica il ruolo che le competeva. Su questa parte dell'allestimento il giornale "Le Vie dell'Aria" riportava: "La sala «Aviazione e Fascismo» racchiude la palpitante documentazione della battaglia mussoliniana per la resurrezione della nostra Ala. Giganteschi ingrandimenti di pagine e articoli del Popolo d'Italia, manifesti, proclami, (...) fotografie e moniti del Duce si fondano in un armonioso quadro che illustra, con potenza drammatica, la lotta del Fascismo contro i negatori della nostra potenza alata e lo sforzo titanico di Mussolini per la ricostruzione" (28). Baldessari riprodusse tale spirito inneggiativo elaborando archi parabolici e l'emblema stilizzato di un fascio la cui forza espressionista è maggiormente colta negli schizzi preparatori.

Altro suggestivo luogo della mostra fu la Sala d'Icaro, affidata all'architetto Giuseppe Pagano. Direttore della rivista d'architettura "Casabella", autorevole voce delle vicende d'architettura, attento a denunciare cedimenti e debolezze, Pagano fu anche grande architetto, autore dell'Istituto di Fisica della Città Universitaria di Roma che, certamente, dovette costituire un esempio paradigmatico per quella corrente dell'architettura razionalista, attenta al rispetto delle funzioni e ansiosa di riferirsi alle correnti europee. Nella cronaca de "Le Vie dell'Aria" si descriveva la Sala d'Icaro nei termini seguenti: "È questa una sala circolare. Al centro di un nero pavimento sta una vasca ove l'acqua è immota, colorata d'azzurro per un gioco di luci irradianti da una spirale, pure azzurra, che sorge dal

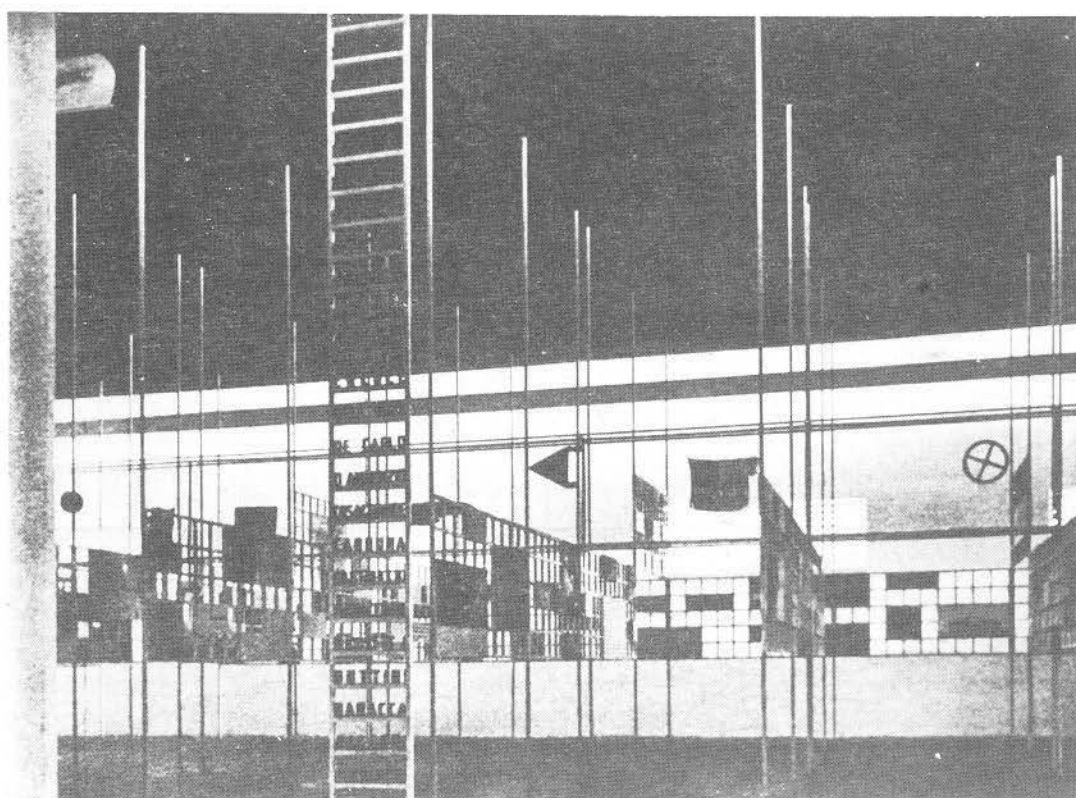


Milano - Esposizione aeronautica italiana del 1934.





Immagini della Sala delle Medaglie d'Oro di Nizzoli e Persico.



suolo e s'innalza verso l'infinito cielo, simbolo dell'aspirazione umana alla conquista delle altezze.

Su tutta la parete circolare della sala sono dipinti voli d'uccelli, macchine alate e studi che rappresentano il travaglio dell'umanità alla ricerca del dominio dello spazio" (29). Difficile è individuare l'effettivo apporto di Pagano in questa sala, che realizzò con la collaborazione dello scultore Mascherini e del pittore Munari.

Decisamente chiara è invece l'espressione linguistica, tipica di Pagano, dispiegata nell'allestimento del Salone del Decennale, – esaltante le trasvolate atlantiche – dove si rinvenivano quei caratteri del Razionalismo italiano, tendenti ad esprimere l'aspirazione ad una grandiosità, che si risolveva nella sobria misura degli apparati tipologici adottati.

Molti degli architetti partecipanti all'Esposizione Aeronautica manifestarono, con le loro scelte, l'attenzione rivolta ai movimenti architettonici europei, dei quali ne riflettevano le istanze figurative. Gli architetti Figini e Pollini, – già vitali con la prima mostra razionalista del 1928 – il gruppo Banfi, Belgioioso, Peressutti e Rogers, – allora agli inizi di quella che sarà una luminosa serie di affermazioni che scaturirà nella torre Velasca – e l'architetto Piero Bottoni, – dalla lucida visione razionalista – "... si possono considerare assieme per il comune orientamento verso il razionalismo europeo: la divisione dello spazio nella sala dei Precursori è nel carattere di un Le Corbusier, la raffinatezza di alcuni elementi strutturali nella sala dell'Esame Psicofisiologico evoca le rappresentazioni del Bauhaus, la sala del Volo a Vela e dell'Alta Velocità si rifà al gusto di Breuer, ed il cromatismo della sala delle Scuole Aeronautiche presenta tutti i caratteri della scenografia moderna" (30).

Anche l'architetto Franco Albini, già segnalatosi in ambito aeronautico per un progetto per l'aeroporto di Milano, che in seguito si dirà, dimostrò, nella sala dell'aerodinamica, propensioni per Mendelshon e Gropius.

Più attentamente contenuto, in una propria versione stilistica, fu l'architetto Gio Ponti, che allestì il salone del "più leggero dell'aria" conferendo all'ambiente, trattato con la stessa tela usata per i dirigibili, una esaltante luminosità.

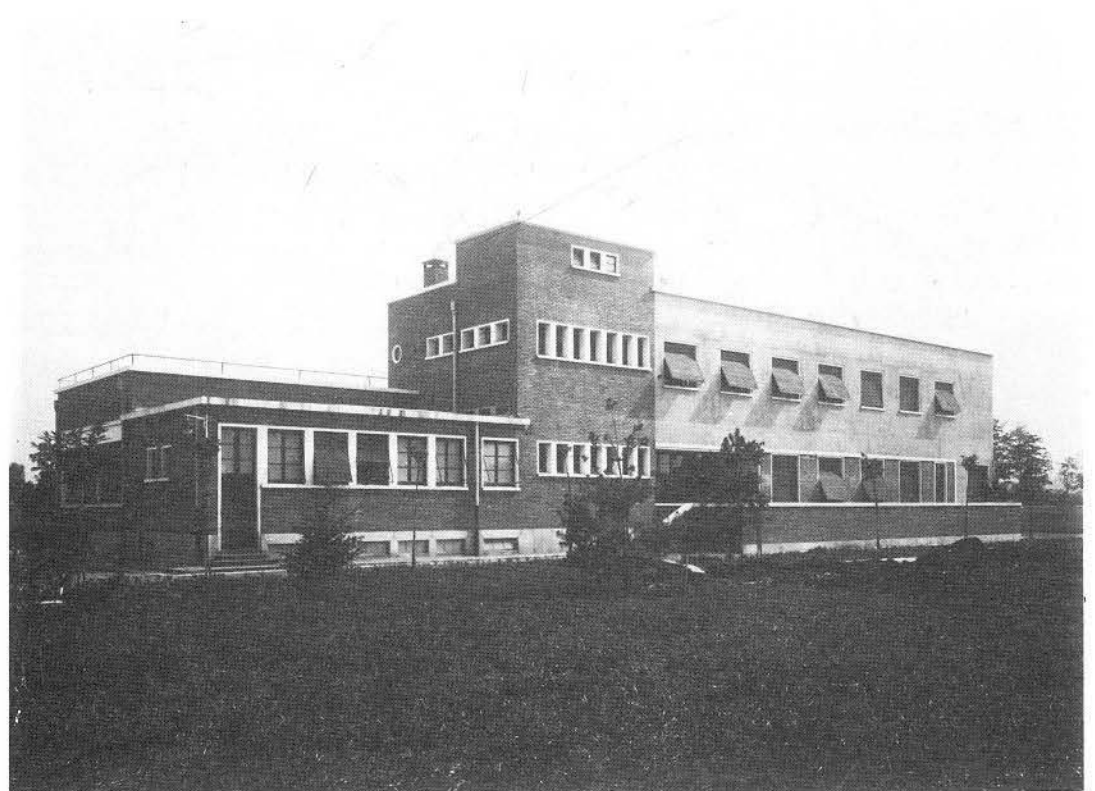
La Sala delle Medaglie d'Oro era il luogo più toccante della manifestazione aeronautica, sia per i contenuti rappresentati, sia per il magistero d'arte che esprimeva. "Non si può varcare la soglia di questa sala, dove l'eroismo dei soldati del cielo appare in tutta la sua luminosa grandezza, senza essere colti da una intima, profonda commozione" (31). Artefici della sala furono Edoardo Persico e Marcello Nizzoli. Mentre quest'ultimo si rivelò geniale nel campo degli allestimenti e del disegno industriale, il primo ebbe il merito di guardare con lucidità nei fatti dell'architettura del tempo. Dotato di una singolare personalità di intellettuale, tormentato da vicissitudini interiori che lo avvicinarono al pensiero marxista, malgrado la formazione crociana, Edoardo Persico dopo i primi interessi nel campo giuridico, si dedicò completamente all'architettura moderna, della quale scrisse le pagine più acute del periodo storico in esame.

Il progetto della Sala delle Medaglie d'Oro, elaborava una ricerca spaziale di assoluta originalità, che pare si allacciasse, come immagine allusiva, ai dispositivi strutturali dei primi aeroplani. L'operazione compiuta da Persico e Nizzoli, consistette, nell'annullamento della scatola muraria, mediante l'artificiosità di una bianca griglia filiforme, che suddivideva lo spazio in modo irrealistico; in questo plasma lattiginoso restavano sospesi i cimeli, ricordanti gli Eroi, i quali si affacciavano, nel cielo anomalo, similmente agli Eroi di Dudovich, anch'essi allora appena evocati, in un cielo affatto diverso, d'intonazione Novecento, rinvenibili nei seminterrati di Palazzo Aeronautica.

A parte la suggestiva rievocazione fatta da Bruno Zevi, della quale abbiamo accennato nell'esordio del presente studio, la rivista "Casabella" attribuirà il linguaggio architettonico del Salone degli Eroi "all'espressionismo più avanzato. L'esplosione dei documenti nello spazio imbevuto di luce irreale: i soliti profili bianchi che si annullano sul bianco delle pareti, fermati tra soffitto e pavimento neri in un senso di orizzontalità infinita; la logica della composizione evocano Melnikoff e Kandinski. L'accusa di freddezza, mossa da alcuni critici a questa sala non è che nettezza e precisione: gli eroi sono esaltati in un clima suggestivo e commovente che ha rinunciato a tutti gli espedienti del gusto romantico: la retorica e l'illustrazione" (32). Seppure abbiamo, di quella lontana vicenda d'architettura, appena una pallida idea, condividiamo la commossa partecipazione che, di quella esperienza, il redattore di Casabella visse e raccontò, per quella facoltà intuitiva di intendere la universalità di un messaggio, anche se proveniente da altri tempi. Sappiamo che la Mostra dell'Aeronautica venne visitata anche dall'architetto Gropius, il quale rimase "incantato" dell'architettura del Salone degli Eroi. Ritornato in Germania il Maestro del Razionalismo tedesco inviò una cartolina a Persico in cui dichiarava "tout à fait enchanté de votre merveilleux travaux à l'exposition aeronautique" (33).

Nel corso della sua militanza critica, Edoardo Persico denuncerà lo smarrimento dell'architettura razionalista nel mantenere il ruolo che si era proposto, con l'enunciato dei suoi principi programmatici. In precedenza il critico napoletano aveva scritto che il valore e il merito del primo razionalismo consisteva nel dare maggiore importanza alle ragioni dell'arte rispetto a quelle meramente pratiche dell'opportunità. Tale linea di condotta verrà disattesa con la dichiarazione, pronunciata da Pier Maria Bardi, dell'architettura razionale quale arte di Stato, in merito alla quale Persico affermerà che con essa "... gli architetti italiani rinnegavano per sempre i motivi fondamentali del razionalismo, e ne legavano la fortuna agli espedienti della lotta politica".

Nello svolgimento delle vicende architettoniche che distinsero il cosiddetto "decennio del diavolo", l'architettura razionalista perderà, col procedere degli anni, certe connotazioni intellettuali, largamente individuabili nelle prime opere



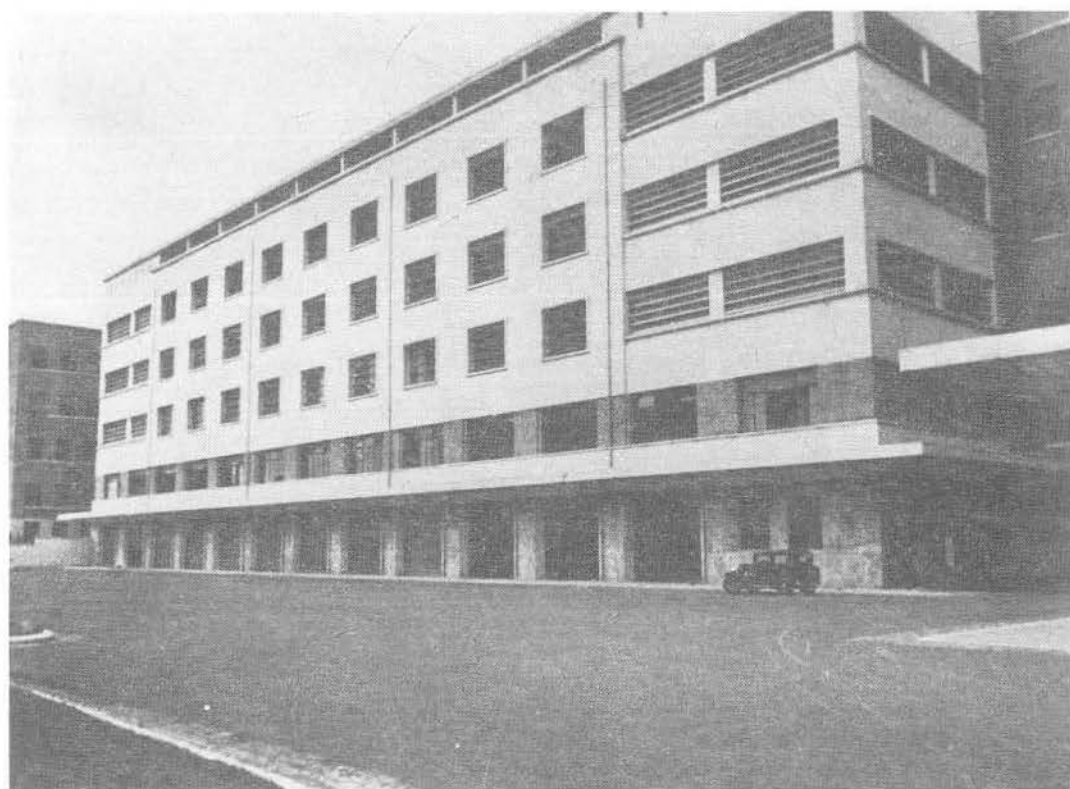
Aeroporto di Loreto.
Un tipico edificio dei secondi anni Trenta attestante i segni di un linguaggio architettonico ormai codificato.



VISTA DALL'INGRESSO DEL CAMPO

Aeroporto di Pisa – Edificio Comando e Servizi Vari.

di Terragni, Michelucci e Ridolfi. Le ragioni si spiegano nei vani tentativi di compromissione con il Regime, negli accomodamenti con il fronte accademico avverso, negli allettamenti ai principi dell'arte sociale e nelle seduzioni di una pretesa mediterraneità d'origine a cui richiamarsi. L'esito di alcuni importanti concorsi di architettura, nei casi dove si può escludere l'influenza accademica, dimostra largamente un formalismo dominante, preoccupato di ostentare in modo vistoso molti di quegli schemi tipologici, che costituiranno gli elementi caratterizzanti dello Stile Internazionale. Ci furono ovviamente affermazioni che rupero il convenzionalismo linguistico, come quelle del gruppo Banfi, Belgioioso, Peressutti e



Roma – Il fronte della Caserma Romagnoli su via dei Frenetani, in una foto d'epoca.

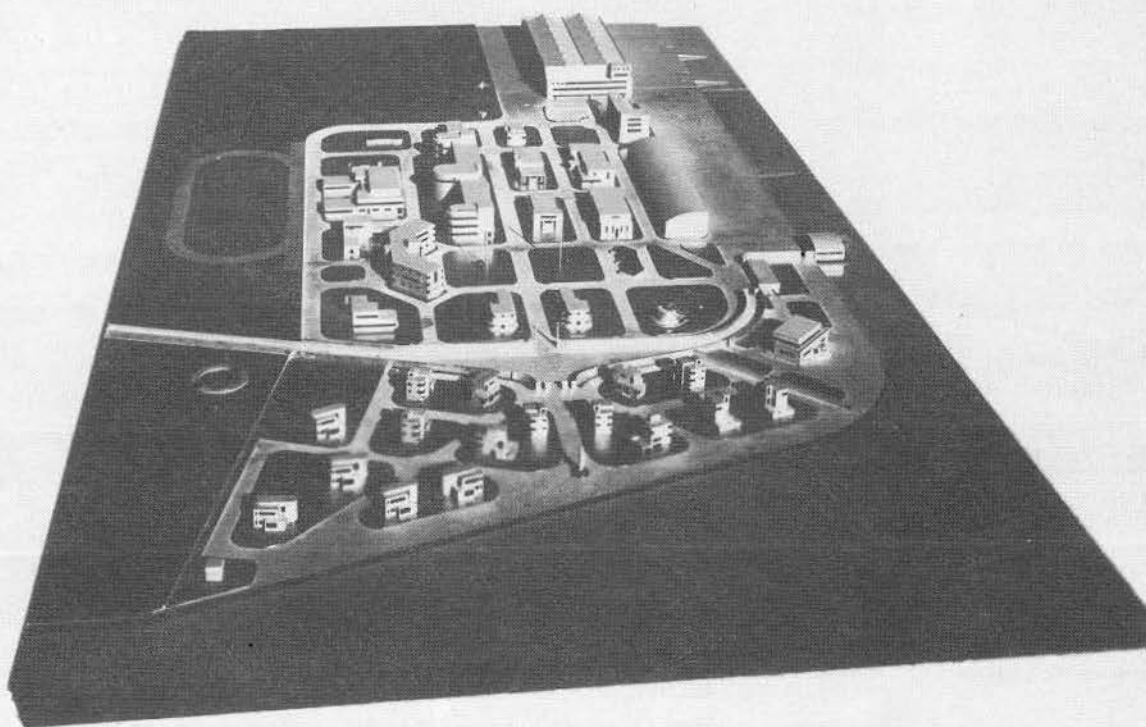


Roma – Istituto medico legale.

Rogers, – con il progetto di una colonia elioterapica – di Ignazio Gardella, – con un dispensario antitubercolare – e di Luigi Moretti, che realizza l'Accademia della Scherma al Foro Italico a Roma.

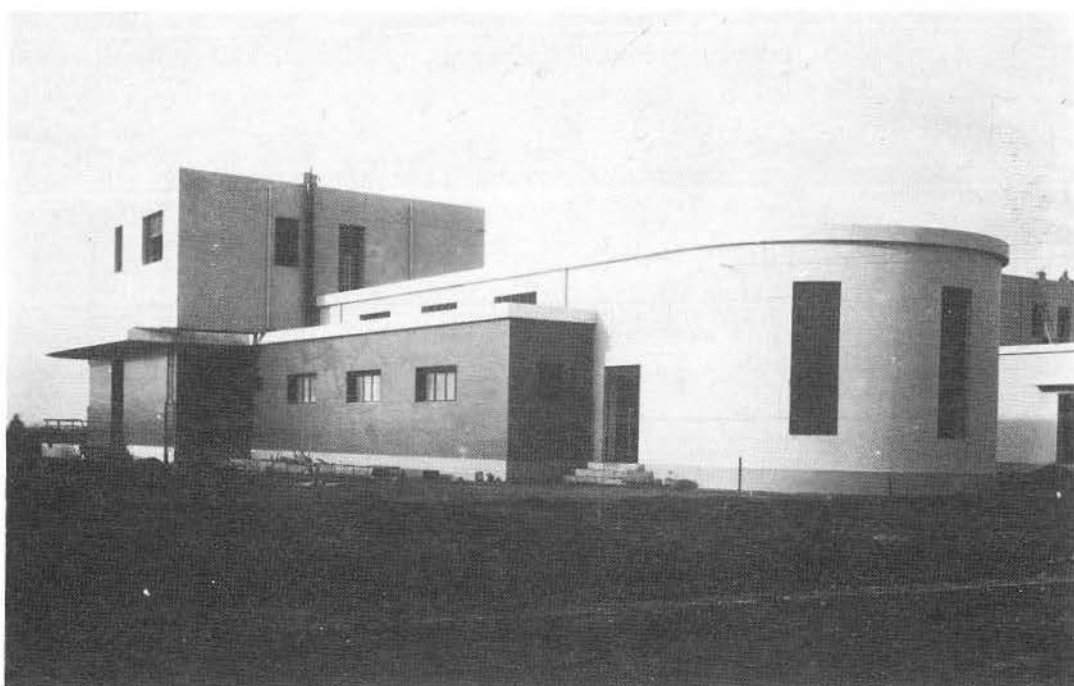
Contemporaneamente alle vicende d'arte dell'architettura razionale, venne formandosi, negli stessi anni, un codice stilistico convenzionale, che si richiamava ai principi di fondo del razionalismo, ma si distingueva per la presenza di un repertorio lessicale molto semplice, variamente articolato secondo pochi precetti, in una struttura lessicale bene identificata. È da ritenere, che il pretesto informatore di questo atteggiamento "artistico diffuso", sia stata l'applicazione dei canoni razionalisti, nella problematica della casa popolare, la quale, non avendo valore come edificio singolo ma soltanto come parte di un complesso più vasto, tendeva a semplificare gli elementi che la identificavano. Siamo tuttavia del parere che l'opera di diffusione di un codice omologante sia da attribuirsi all'opera di alcuni architetti, che coniarono uno stile semplice, che si estese rapidamente su tutta la penisola. Tra questi è da citare l'architetto Angiolo Mazzoni il quale, funzionario delle Ferrovie dello Stato, realizzerà per conto di questo ente molte fabbriche, che segneranno il panorama di molte stazioni ferroviarie. Dalle iniziali propensioni accademiche, alla curiosità per il secessionista Hoffmann e il costruttivista El Lissitzky, Mazzoni giungerà al Razionalismo, passando per il Neofuturismo, per il quale collabora alla stesura del Manifesto Futurista dell'Architettura Aerea. Questo architetto non ha lasciato documenti che segnano un'epoca, un movimento. In verità contese invano, all'architetto Michelucci, l'aggiudicazione del concorso per la Nuova Stazione di Firenze, ma il suo progetto, anche se appoggiato da Ugo Ojetto, era accademico, e in quella occasione vinsero i razionalisti con l'inconsueto appoggio di Marcello Piacentini.

Ma quello che rimase impresso del Mazzoni non fu la problematica propria di questo architetto, le sue felici intuizioni, le sue traversie, percepibili da chi ha la facoltà critica per individuarle, ma l'immagine tipica del suo repertorio. Nell'uni-



Aeroporto di Cagliari-Elmas. Modello del piano regolatore aeroportuale.

verso figurativo mazzoniano è privilegiato il volume, proposto con forme geometriche elementari variamente articolate, concluso alla gronda con listelli, cornici o tettoie dalla semplice geometria; i rivestimenti esterni sono intonacati o, spesso, tessuti in laterizio, ravvivati da aperture varie, da ampie vetrate, decisamente incorniciate da travertino o altra pietra sedimentaria. Il metodo è distinguere ogni funzione con un volume appropriato, ma mentre Mazzoni riesce a imprimere una nota personale nel gioco degli incastri, degli accostamenti, delle partiture, nei suoi



Aeroporto di Cagliari-Elmas. I caratteri architettonici tipicamente razionalisti dell'edilizia aeroportuale.

imitatori l'operazione è spesso artificiosa, fiacca, senza scatti inventivi o divagazioni poetiche. Nondimeno l'immagine conclusiva è accettabile, dignitosa, rivelatrice di un atteggiamento di gusto, di sensibile partecipazione ad un evento culturale generale.

In una posizione marginale si pone l'architettura razionalista di Roberto Marino, già protagonista di un esitante Novecento nel Palazzo Aeronautica, che diventa autorevole nella Scuola di Guerra Aerea. Con la successiva caserma Romagnoli il passaggio è brusco. Nel giro di pochi anni Marino stravolge il suo repertorio linguistico; dalle ottime interpretazioni del "barocchetto" romano, adoperate per il concorso di un edificio scolastico, passa, nel breve volgere di un decennio, al modernismo della Romagnoli. Con questo edificio Marino è pienamente convinto dei principi del movimento razionalista, che impronteranno decisamente la sua futura attività; nella intervista concessa a Bruno Regni ⁽³⁴⁾, affermerà che ai tempi dell'incarico di Palazzo Aeronautica conosceva ben poco delle nuove tendenze. Ma è da supporre che dovette certamente visitare le mostre dei razionalisti. Anche se discepolo del Giovannoni, che fu avverso alle nuove correnti, Roberto Marino era un giovane docente universitario, il cui obbligo morale di conoscenza dovette certamente indurlo a prendere visione di quanto accadeva all'esterno del suo ambito culturale. Le nuove esperienze razionaliste incominciarono quindi a dare i loro frutti nel disintegrare una impostazione intellettuale fondata sulla cultura accademica. Questo cambiamento di mentalità incominciò a lievitare durante le prime esperienze aeronautiche. La risposta data al Regni dopo circa mezzo secolo, che allora poco si sapeva, si può giustificare soprattutto per il lungo tempo trascorso che annulla o sbiadisce i ricordi.

Voltate le spalle al suo antico professore Giovannoni, sempre tutore del credo classicista, Marino percorse la sua strada senza timori riverenziali. Ma il suo razionalismo nasce subito con una limitazione di maniera. Nella caserma Romagnoli, la preoccupazione di rispecchiare, per ogni corpo di fabbrica, la particolare destinazione funzionale, lo costringe ad un uso quasi convenzionale del "materiale" moderno. Marino adotta una nuova tipologia per la caserma, bene evidenziata nel fronte con i disimpegni gradonati. Ma il tutto è accostato e impaginato in un modo abbastanza corretto, con allusioni, annotazioni, recuperate nell'ambito culturale europeo.

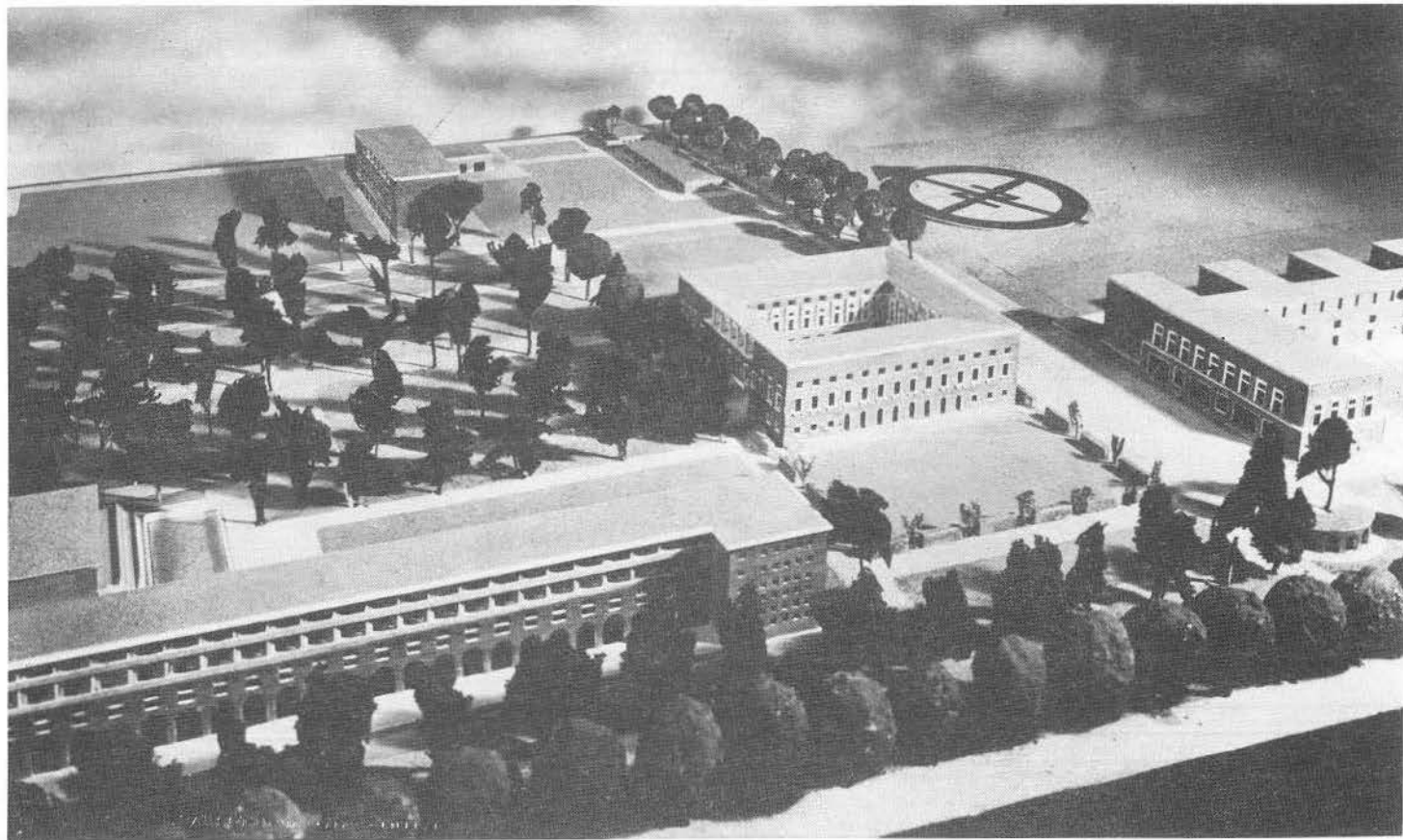
Una influenza stimolatrice sull'architettura aeronautica che si affaccia tra via Gobetti e via Frentani, dovette procurarlo l'Istituto di Fisica di Giuseppe Pagano. È questa un'opera di segno europeo, priva di ridondanze enfatiche o inviti perentori a rivolgersi a determinate parti. La monumentalità si coglie nell'insieme, in un modo di porsi apparentemente dimesso. L'eco della sua immagine figurativa si ritrova nell'Istituto Medico Legale, ricostruito poco distante da quello abbattuto per il tracciamento di via Gobetti, la cui tipologia risente ancora degli effetti di un metodo compositivo che è ancora in parte accademico.

Una forma di Razionalismo che ebbe propri accenti, differenti da quelli che tendevano a delinearli nella Regia Aeronautica, fu quello offerto dall'aeroporto di Cagliari-Elmas, intorno alla metà degli anni Trenta. La maggior parte degli edifici venne ideata da una stessa personalità creatrice che, sembra, dovette godere di un'ampia facoltà progettuale. Il giornale "Le Vie dell'Aria" ne fornisce il nome nell'ingegnere Giorgio Gandini di Ferrara. È da supporre che l'appartenenza alla stessa città di Italo Balbo, allora ministro all'epoca del conferimento dell'incarico, abbia agevolato questo oscuro professionista che, tuttavia, non tradì la fiducia. La disponibilità di pochi documenti non consente un adeguato approfondimento sui caratteri linguistici e sulla qualità architettonica delle principali costruzioni. Dalle

immagini relative al plastico, con la rappresentazione planivolumetrica dell'aeroporto, si individuano l'edificio della caserma Avieri, – con una conformazione tipo-morfologica affatto differente da quella della Romagnoli – la palazzina alloggi Sottufficiali, – con una insolita disposizione planimetrica – e la Casa dell'Aviere, tutte costruzioni definite secondo i canoni razionalisti, decisamente orientati verso quelli europei, ma con una impronta senz'altro individuale. Questa è particolarmente ravvisabile nella palazzina del Circolo Ufficiali, che presenta elementi che richiamano l'architettura americana moderna di Frank Lloyd Wright, e nelle due palazzine gemelle, poste all'ingresso dell'aeroporto, che avevano funzioni di Corpo di Guardia e Ufficio Postale.

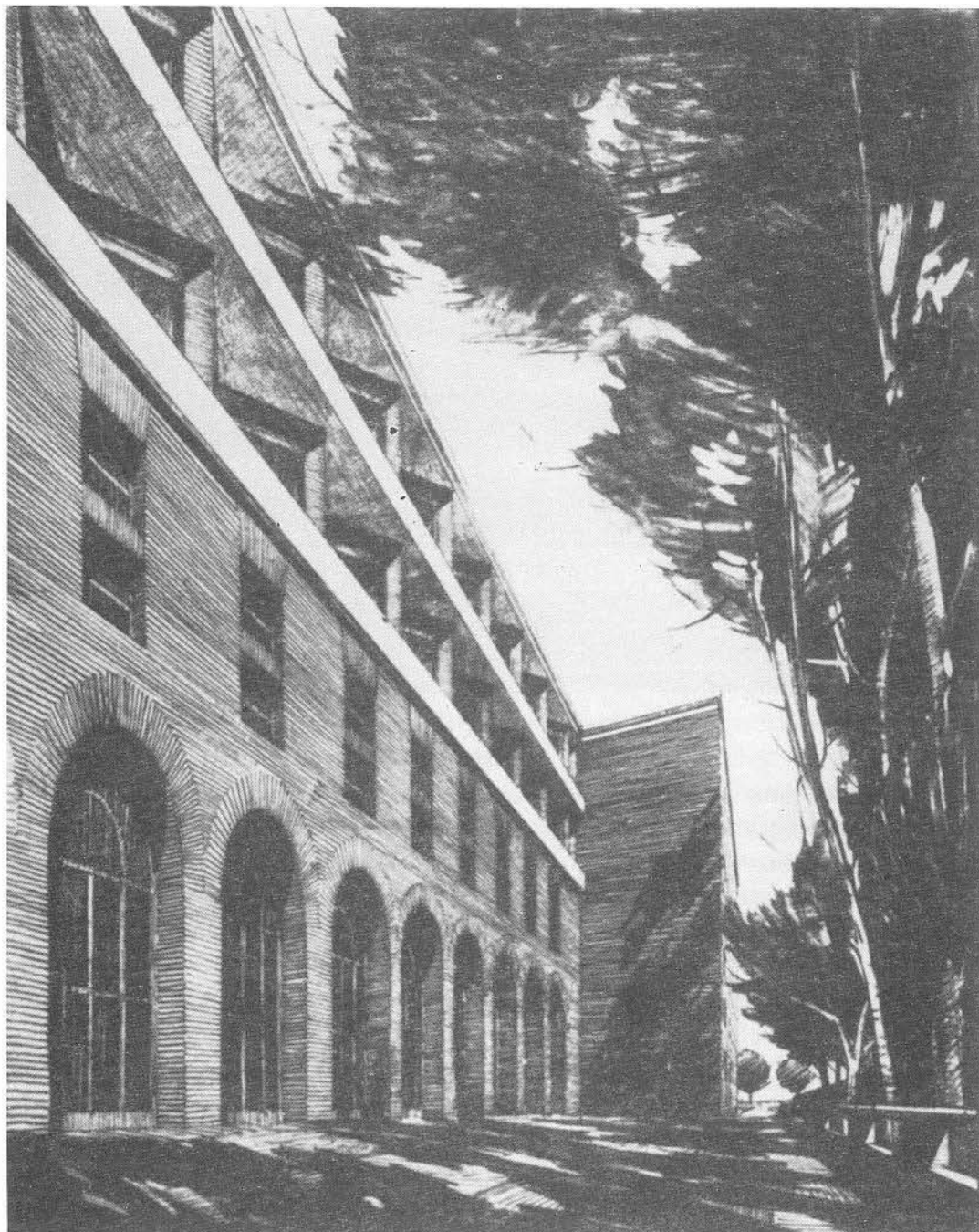
La Scuola di Applicazione della Regia Aeronautica, sorta nel 1938 nel Comune di Firenze, fu uno degli ultimi grandi interventi edilizi, compiuti dalla Regia Aeronautica, prima dell'ultimo evento bellico. Progettato dall'architetto Raffaello Fagnoni, l'istituto, che comprende un complesso di edifici esplicante i diversi compiti riguardanti la preparazione professionale degli Ufficiali della Regia Aeronautica, si inserisce nella poetica razionalista, ma con una espressione piuttosto particolare. Per intenderne pertanto la problematica è indispensabile l'esame della figura artistica di Fagnoni, il suo modo di porsi di fronte alle tendenze architettoniche degli anni Trenta, specialmente quando diventerà nuovamente prepotente l'istanza classicista degli archi e delle colonne, che si maturerà proprio durante la fase di progettazione del complesso.

La vita professionale di Raffaello Fagnoni si sviluppa parallelamente a quella di un suo corregionale ben più famoso, quel Giovanni Michelucci con il quale si troverà a concorrere in molte occasioni decisive per l'architettura moderna italiana. Michelucci acquisterà una risonanza storiografica per l'aggiudicazione del



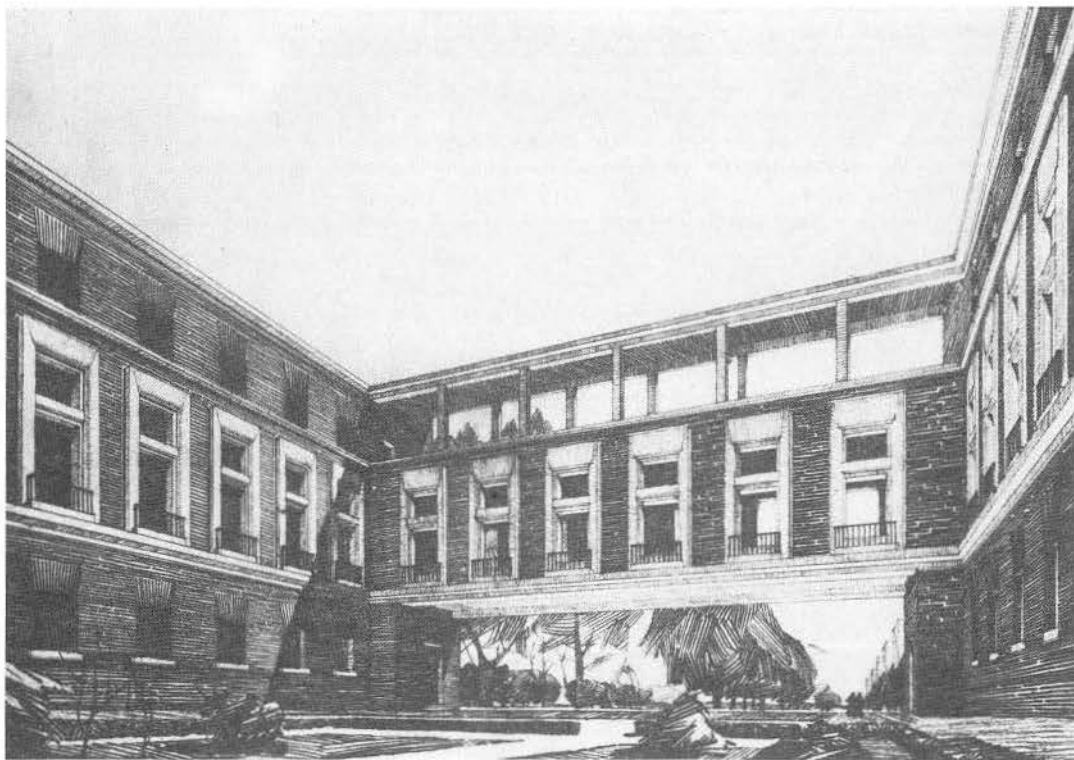
Firenze – Scuola di Applicazione A.M. – Scuola di Guerra Aerea – Modello in scala del complesso.

*Firenze – Scuola di Applicazione
A.M. – Scuola di Guerra Aerea.
Disegno progettuale dell'archi-
tetto Raffaello Fagnoni per l'edi-
ficio Alloggio Ufficiali.*



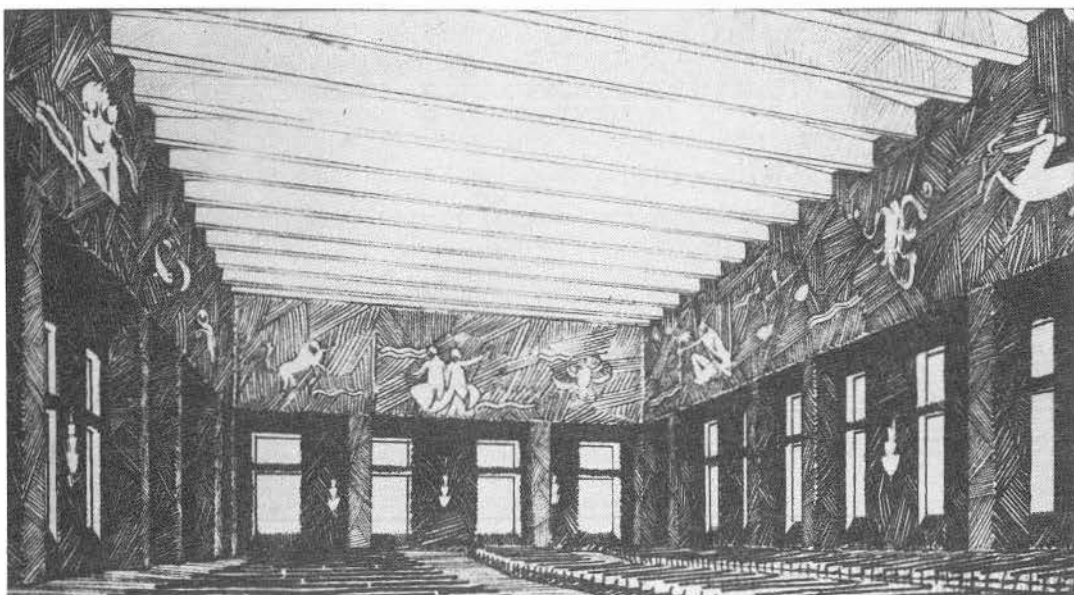
concorso per la Nuova Stazione di Firenze, dove appunto anche Fagnoni partecipa. Il nome di Fagnoni è rimasto in sordina, vittima del silenzio imposto a molta architettura del Ventennio. Ma sono stati anche i caratteri linguistici del complesso aeronautico a determinare in seguito qualche perplessità. Racconta l'architetto G.K. Koenig che, agli inizi degli anni Quaranta, ancora studente delle medie superiori, fece la conoscenza con l'istituto aeronautico delle Cascine e ne rimase affascinato, ma, successivamente, ad Architettura, lo stesso Michelucci gli fece "... passare l'amore". Non vi è altra spiegazione al proposito e bisogna dedurre che Michelucci, forse, non condivideva i caratteri architettonici, adottati nella Scuola di Applicazione, per poterne fare oggetto di riferimento didattico, anche se un tempo aveva avuto i suoi momenti novecentisti, individuabili negli edifici progettati per la Città Universitaria romana.

Dal raffronto tra le due condotte linguistiche, appartenenti a due differenti personalità, si possono individuare quelle diversità di atteggiamenti che rilevano la specificità del modo di intendere l'architettura di Fagnoni. L'itinerario culturale



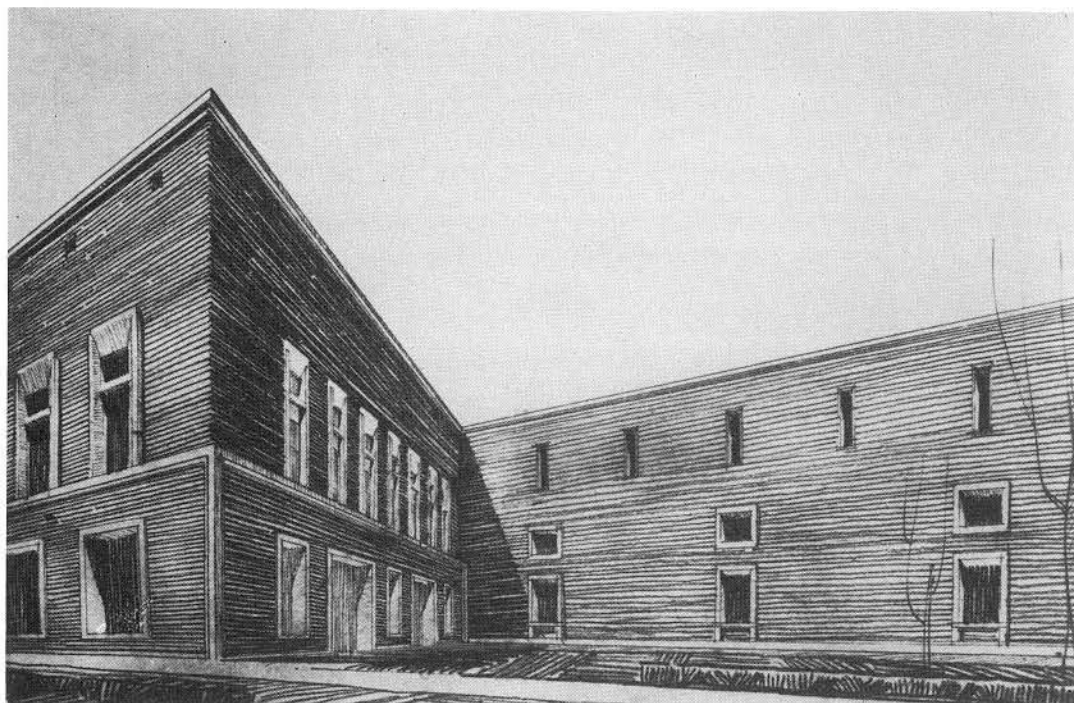
Firenze – Scuola di Applicazione A.M. – Scuola di Guerra Aerea. Disegno progettuale dell'architetto Raffaello Fagnoni per l'edificio Comando, in particolare la corte.

di Michelucci è tutto svolto, dopo la riflessione novecentista, all'insegna di una lunghissima rielaborazione dei temi del Movimento Moderno, a tratti paragonabile a quella di Le Corbusier. Fagnoni si pone invece, in bilico, su un crinale, che contempera esigenze moderne, con il rigore di una classicità che non intende privarsi della sua sostanza di fondo, ma anche di quella esteriore, composta di citazioni, allusioni, rammemorazioni, fatte sempre con garbo ed inventiva. Il recupero della cornice brunelleschiana dell'Ospedale degli Innocenti, nell'edificio Studi, la corte romana, rivissuta nella palazzina Comando, ed altri minuti episodi della tradizione toscana, fanno parte del metodo progettuale di Fagnoni, che attinge alla memoria secondo una istanza di continuità che non teme compromessi. Dove è avvertita una esigenza di "decor", la necessità di esprimere i significati di prestigio che l'istituzione richiede, il rapporto con la Storia è più evidente. Nell'edificio Studi, è concepito un luogo, dove la "contaminatio" tra apparati razionalisti e forme classicheggianti,



Firenze – Scuola di Applicazione A.M. – Scuola di Guerra Aerea. Disegno progettuale dell'architetto Raffaello Fagnoni per l'edificio Studi, in particolare l'Aula Magna.

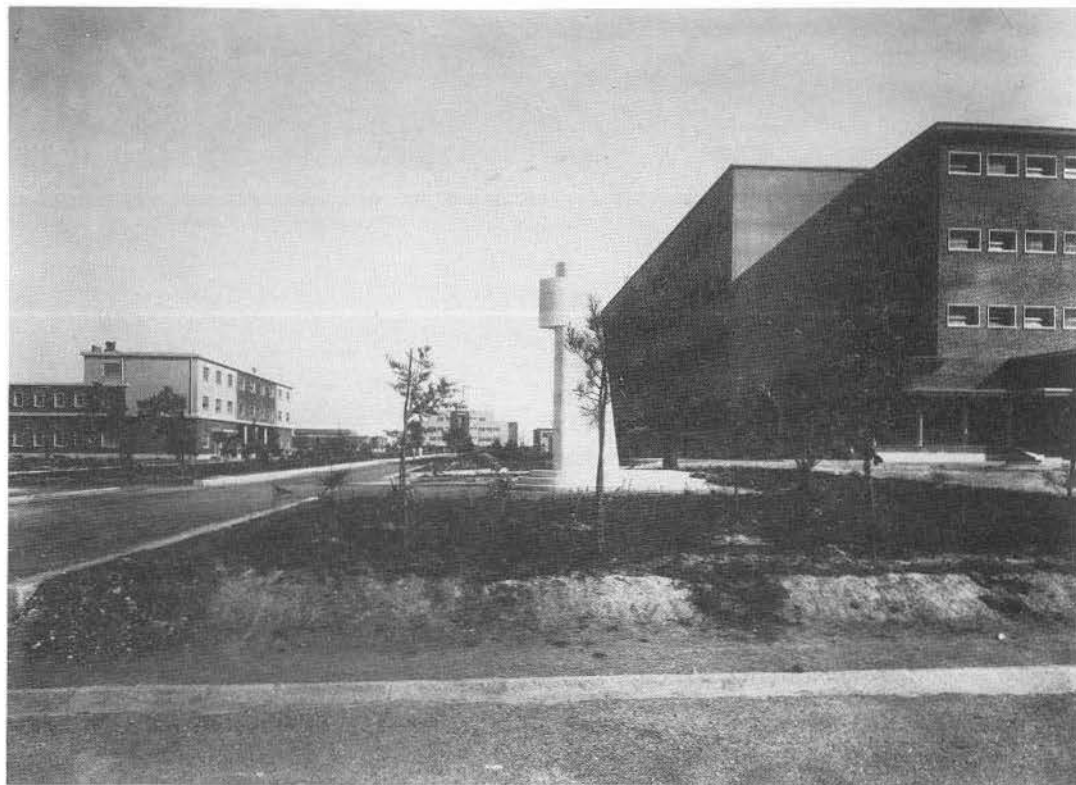
*Firenze – Scuola di Applicazione
A.M. – Scuola di Guerra Aerea.
Disegno progettuale dell'archi-
tetto Raffaello Fagnoni per l'edi-
ficio Studi.*



nell'attualità del momento storico, definisce la cerniera figurativa ideale tra il complesso aeronautico e la città di Firenze. Ma Fagnoni non è soltanto legato alla Storia ma è anche lucidamente proiettato verso un interesse figurativo, che attiene al presente storico ed investe una cultura che non è unicamente fiorentina o toscana ma europea. Nel palazzo degli alloggi Ufficiali della Scuola, l'aderenza al Movimento Moderno dell'Architettura è totale, all'insegna di una visione personalissima, individuabile in ogni parte dell'edificio, dalla soluzione distributiva alla diversa impaginazione dei prospetti, configurati secondo il carattere del luogo dell'ambiente prospiciente.

Imponenti necessità operative determinarono, nella seconda metà degli anni Trenta, la generazione di molti aeroporti nuovi, costruiti all'insegna dell'architettura moderna. A parte qualche eccezione, i caratteri tipo-morfologici e linguistici, delle costruzioni realizzate su questi aeroporti, rientrano in quel codice convenzionale che abbiamo descritto in precedenza, che l'Ufficio Centrale del Demanio impose come norma unificatrice. In un ipotetico spostamento lungo tutta la penisola, sugli aeroporti di Loreto, Viterbo, Rieti, Alghero, Forlì, Lecce, Catania, Trapani, investiti dalla nuova cultura edilizia, l'atmosfera spaziale che si percepiva era, a meno di situazioni particolari di contorno, sempre identica. Mutava ovviamente, in ogni situazione di luogo, l'ubicazione delle principali fabbriche ma l'identità figurativa era sempre la stessa. Emergeva, tra le indispensabili costruzioni, la caserma Romagnoli tipo, che differiva dal prototipo romano per una maggiore esuberanza formale, per l'uso di materiali locali, che ne infondevano una differente luminosità, ed, infine, per la presenza di nuovi accenti che colpivano l'attenzione anche da lunga distanza. Altro edificio, dotato di una sua particolare configurazione, era la palazzina Comando, distinta dalla cabina della torre controllo, la cui collocazione era parte integrante della costruzione e non soluzione dovuta a occasionale contingenza. Anche l'altra edilizia, da quella tecnico-operativa a quella logistico-amministrativa, rifletteva l'indirizzo espressivo adottato, che alla varietà volumetrica, – prediligente spesso una studiata asimmetria, all'uso di impaginazioni esterne molto sobrie, delineate tramite la varietà degli accostamenti di differenti tessuti, tra l'intonaco e il laterizio – affidava i compiti della definizione della immagine. Si conseguì pertanto l'obiettivo auspicato da Pier Maria Bardi,

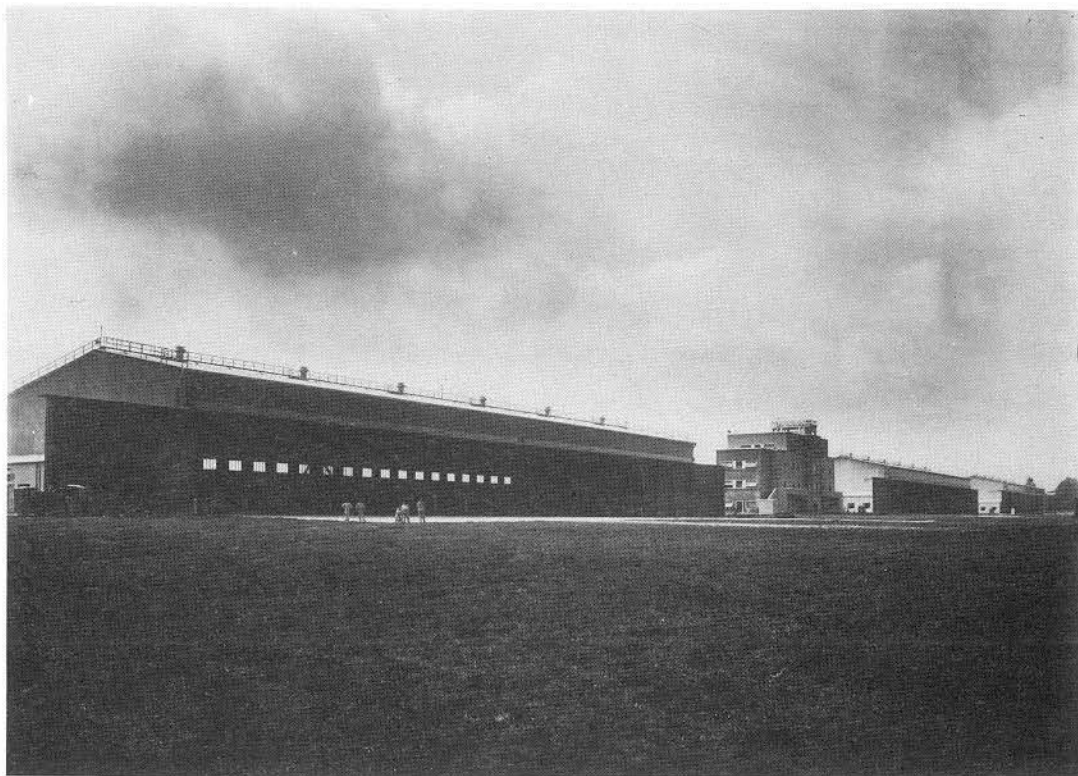
di realizzare un'architettura aeronautica con le vesti del linguaggio razionalista. Qualche anno prima questo fautore della modernità aeronautica aveva scritto: "Noi consideriamo il velivolo come l'espressione ultima dell'architettura, nato per un istinto di scoperta, per la consegna che l'uomo si è dato di superare le difficoltà, di stravincere, di riempirsi di avventura. La macchina volante è il prodotto di ragione, di calcolo, di sfruttamento: s'è dovuto creare un congegno funzionale, l'arte della forma è sorta dalla funzionalità, s'è abolita, anzi non s'è neppure



Aeroporto di Comiso.



Aeroporto di Trapani.



Aeroporto di Loreto.

pensato all'abbellimento" ⁽³⁵⁾. È ravvisabile in questa dichiarazione una sorta di messaggio programmatico, dove è associato il modo di intendere la forma dell'aeroplano con quella della nuova architettura. Nel tenerne debitamente conto la Regia Aeronautica definirà, alle soglie dell'ultimo conflitto mondiale, un ambiente aeroportuale dove macchina e luogo si identificheranno rispettivamente secondo uno stesso codice figurativo.

Una espressione di dignitoso Razionalismo, ancora imbevuto dagli evidenti segni di un tardivo riflusso novecentista, fu il complesso degli edifici realizzato, alle soglie degli anni Quaranta, a Milano, destinato ad ospitare la sede del Comando dell'allora Prima Zona Aerea Territoriale. In un documento, redatto dal Comando della 1^a Regione Aerea ⁽³⁶⁾, è riportato che l'autore del progetto del complesso fu l'ingegnere Luigi Secchi, il quale, dopo aver prestato servizio come Ufficiale, divenne capo dell'Ufficio Tecnico ed Urbanistico del Comune di Milano e, in seguito, ricostruì il Teatro alla Scala, danneggiato dalla guerra, riproponendo l'acustica dell'originario edificio del Piermarini.

La realizzazione del complesso di piazza Novelli mette in risalto come la necessità di soddisfare una molteplicità di funzioni, dalle rappresentative alle operative e a quelle logistico-amministrative, sia stata possibile risolverle, in un'area limitata, addensando in quattro edifici tutto quanto rientra nei compiti istituzionali di un Comando Territoriale. Le fabbriche, da quella emergente, destinata alla sede del Comando di Regione, alle palazzine Ufficiali e Sottufficiali e alla caserma Avieri, si dispongono ai vertici di una superficie a pianta romboidale, formando un complesso denso e serrato. L'abilità del progettista è stata quella di mettere in rilievo qualche soluzione angolare, dovuta più alle caratteristiche urbane dell'area, dove è inserito il complesso, che non da scelte oggettive riguardanti l'edificio. Così si comprende la funzione della torre dell'edificio madre, costituente l'immagine chiara, luminosa, di riferimento della istituzione, che sottolinea la maggiore enfaticità rivolta all'immobile, rivestito con una tessitura più chiara rispetto alle



Milano – Complesso del Comando della 1ª Regione Aerea. Veduta aerea.



*Milano – Comando della 1ª Regione Aerea.
Visione d'angolo tra piazza Novelli e via del Verrocchio.*

*Milano – Comando della 1ª Regione Aerea.
Salone della vittoria atlantica.*

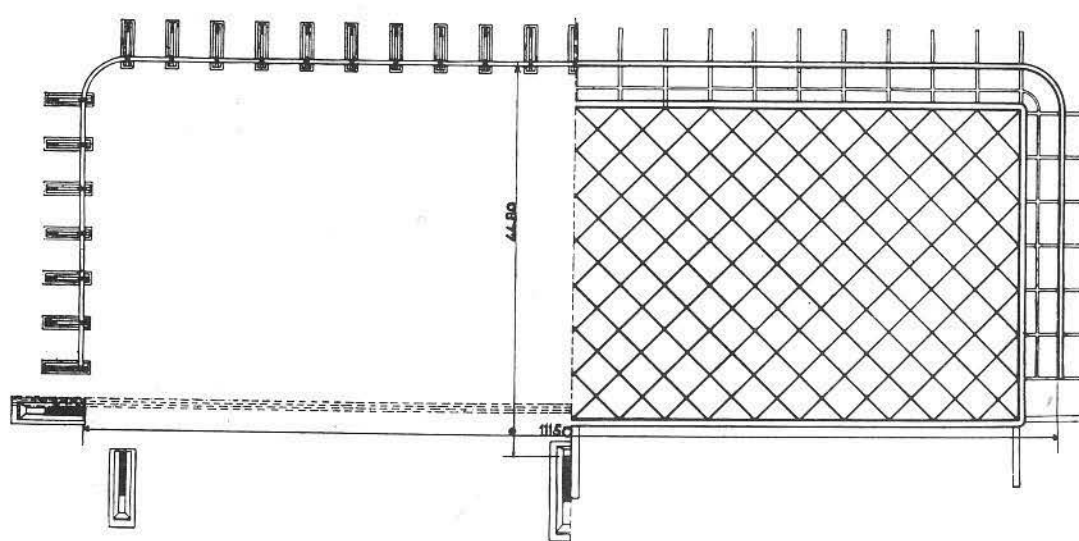
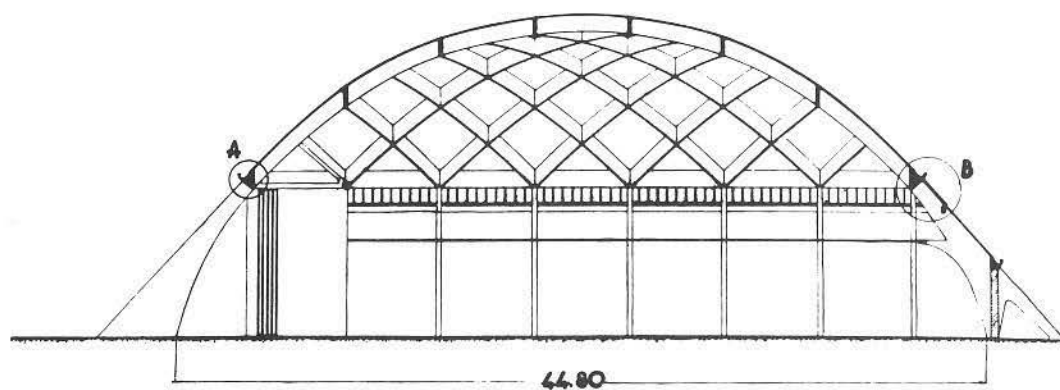


patine brune dei rimanenti corpi di fabbrica. L'impaginazione dell'edificio principale è pacatamente risolta con prospetti, unitari ma monotoni, punteggiati da una serie di finestre, tutte eguali, che denunciano il carattere interno dello stabile.

Il linguaggio architettonico del complesso di piazza Novelli è una forma di Razionalismo ambiguo, dove sono compresenti le radici lombarde di antiche tradizioni, come alcuni caratteri romanici o il rigore neoclassico del primo Ottocento. Un linguaggio tuttavia imposto dalle esigenze distributive che richiesero un'accentuata edificazione e non consentirono la libera facoltà della elaborazione progettuale degli spazi.

In questa breve narrazione degli avvenimenti edilizi aeronautici, esaminati allorché assumono le vesti delle forme razionaliste, abbiamo lasciato per ultimo Pier Luigi Nervi e le aviorimesse che realizzò, nella seconda metà degli anni Trenta, per la Regia Aeronautica. La ragione è giustificata dalla singolarità del linguaggio nerviano, che è espressione del Movimento Moderno, ma con propri caratteri, tali da poter ritenere questo ingegnere, che si sentiva architetto, un isolato. È ben difficile cercare l'indirizzo espressivo, a cui ascrivere il repertorio di questo poeta della forma, che potrebbe essere espressionista, costruttivista o neoplastico, ma forse il termine razionalista è quello calzante.

La prima opera che assicurò notorietà e prestigio a Pier Luigi Nervi fu la realizzazione dello Stadio Berta a Firenze. Le eleganti travi a sbalzo che sorreggono la copertura della tribuna centrale, l'articolazione plastica dell'intradosso delle gradinate e le scale elicoidali, costituiscono le immagini chiave, di assoluta eleganza, che destano un interesse volto alla godibilità della forma e alle valenze spaziali che ne scaturiscono. L'elemento formale si propone nello spazio con disarmante semplicità ed è la novità del suo modo di porsi e di relazionarsi che contiene il presupposto del razionalismo, quale pura forma sotto la luce secondo l'assunto lecorbusieriano.



Elementi progettuali relativi alla Aviorimessa tipo Orvieto.

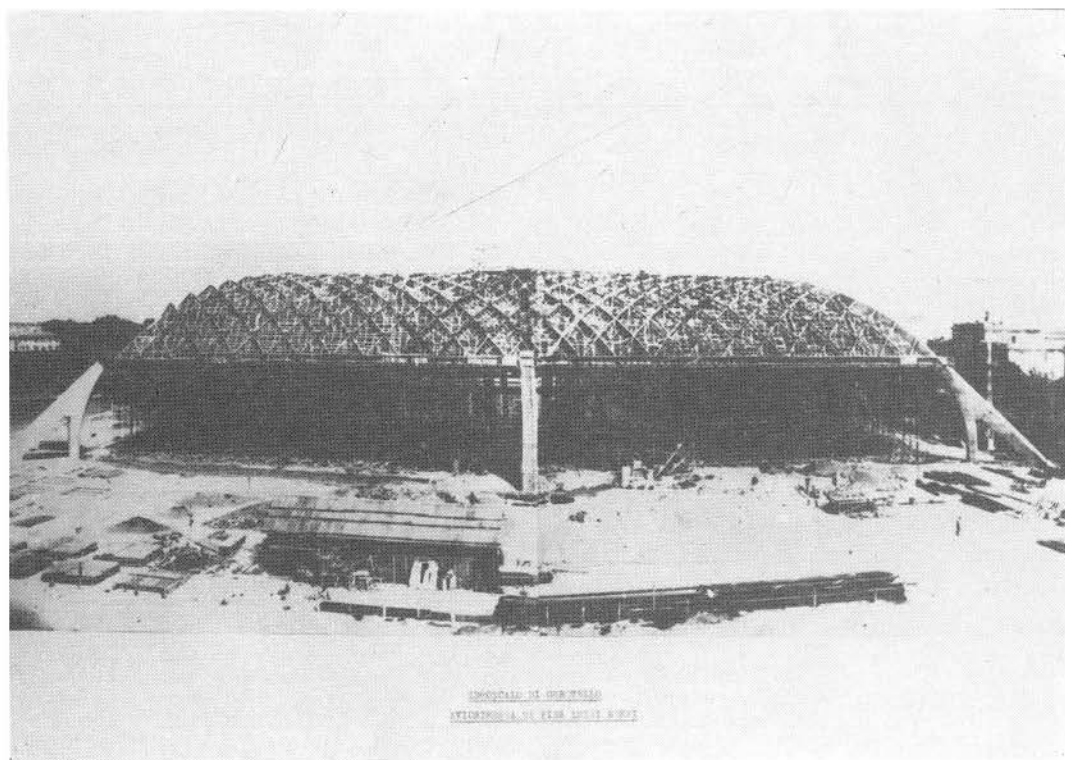
Un precursore di Nervi è rintracciabile in Maillart, il poeta costruttore di ponti, le cui lame sottili, simili a lastre, sveltano nel panorama montano svizzero e ne ravvivano l'immagine senza turbarla, malgrado la loro modernità. La struttura, in cemento armato, è piegata alle esigenze della forma plastica, che modella lo spazio e rende possibile quello che una struttura tradizionale non potrebbe, per i limiti della materia e della tecnica che la governa. Come Maillart il merito di Nervi è di trasformare il cemento armato da puro mezzo strutturale a mediatore di espressione architettonica.

Dalle vicende che videro fronteggiarsi gli accademici e i modernisti, accomunati soltanto dalla pretesa di rappresentare il regime e di accattivarsene i favori, Nervi restò lontano, fidando soltanto sulle sue notevoli capacità professionali. Queste comunque gli assicuraronο un debito riscontro quando si aggiudicò gli appalti concorso per le aviorimesse di Orvieto e Orbetello. Nell'ambito delle condizioni di aggiudicazione, di questo tipo di gara, Nervi ebbe il vantaggio della offerta economica, che consentiva un enorme risparmio di ferro, a parte le indiscutibili qualità tecniche della proposta progettuale, e la Regia Aeronautica gli affidò l'incarico della realizzazione.

Nella prima aviorimessa, realizzata sull'aeroporto di Orvieto, la concezione statica, che reggeva l'ampia volta, prevedeva una struttura geodetica formata da una doppia serie di archi incrociantsi ad angolo retto; nel tipo successivamente realizzato ad Orbetello, la struttura portante era composta da elementi prefabbricati. Ne derivava una situazione spaziale differente, sia per quanto riguarda quella interna alle aviorimese, sia per quella determinatasi dalla imponente presenza delle fabbriche, nei differenti contesti aeroportuali.

Per intendere i significati allusivi, le memorie presenti, quanto è proprio di una ragione di architettura, nelle aviorimesse nerviane, ci soccorre Giulio Carlo Argan che ne ha studiato acutamente la problematica: "Il principio della nervatura (...) è affatto estranea a questa architettura che, a volerla ad ogni costo spiegare con analogie naturalistiche, evoca la regolarità dei cristalli di neve o la condizione di equilibrio statico per tensioni contrapposte dei favi delle api, cioè di quelle forme naturali che meglio sembrano indicare la presenza di profonde leggi matematiche nelle cose della natura. E volendo poi assolutamente ricorrere ad esempi storici, l'architettura di Nervi può in qualche modo ricollegarsi da un lato, per il problema della «copertura» come forma spaziale autonoma o determinazione del limite, alle ricerche brunelleschiane per l'autosostegno costruttivo della cupola di S. Maria del Fiore, e dall'altro, per la determinazione di liberi sistemi strutturali, a talune tarde ed elaboratissime soluzioni barocche, segnatamente del Borromini e del Guarini ⁽³⁷⁾.

Un'ultima riflessione sulla figura di Nervi riguarda la sua metodologia progettuale; nella elaborazione della forma egli si affida più alla sensibilità della sua intuizione che al calcolo matematico. Ma la sua è una intuizione cosciente, basata su un fondo di ragione che è il calcolo strutturale, i cui risultati vengono compensati da un correttivo che è emanazione di quella facoltà intuitiva che vede la soluzione formale giusta. Alla successiva sperimentazione su modello è affidata la verifica. In effetti Nervi adotta il millenario metodo della deroga alla norma, di quel mancato riguardo alla banalità del codice normativo, osservato dagli stessi trattatisti di architettura, che ha sempre distinto i grandi costruttori. Rispetto al passato vi è



*Idroscalo di Orbetello.
Aviorimessa di Pier Luigi Nervi
in costruzione.*

soltanto una differenza di metodo. Il modello matematico della struttura dipende da un numero svariato di variabili, che ne provoca un ampio spettro, indefinito, di soluzioni possibili, al confronto del tradizionale codice normativo, che dispone della unicità della proposta tematica. In entrambi i casi è la genialità del progettista a individuare la soluzione che ritiene giusta, scegliendo tra quelle infinite o apportando variazioni a quella unica, con l'affidamento alla sola intuizione. Ma l'intuizione non è qualcosa di irrazionale. Afferma Argan che "sarebbe un errore supporre che l'intuizione porti sempre in sé qualcosa di improvvisato o di arbitrario, si sottragga ad ogni controllo o disciplina ...; l'intuizione è anch'essa una tecnica della mente umana, (...) che si compie secondo un suo processo o un suo metodo; (...) si può giungere fino a pensare che l'intuizione rappresenti il superamento dei limiti tradizionali del pensiero logico e tenda quindi a sostituirsi ad esso come una logica nuova, comprensiva di un'assai più vasta serie di fenomeni e quindi risultante da una più complessa e vitale esperienza" ⁽³⁸⁾. In tale temperie si ha il superamento concettuale ed operativo di una dualistica opposizione tra struttura e concezione plastica, reso possibile da una mente creativa, da un pensiero critico acuto e da una committenza avveduta, per confluire armoniosamente negli episodi d'arte poetica quali si rappresentano nelle aviorimesse nerviane di Orvieto e di Orbetello.

L'URBANISTICA E L'ARCHITETTURA
DELLA REGIA AERONAUTICA

CAPITOLO 1

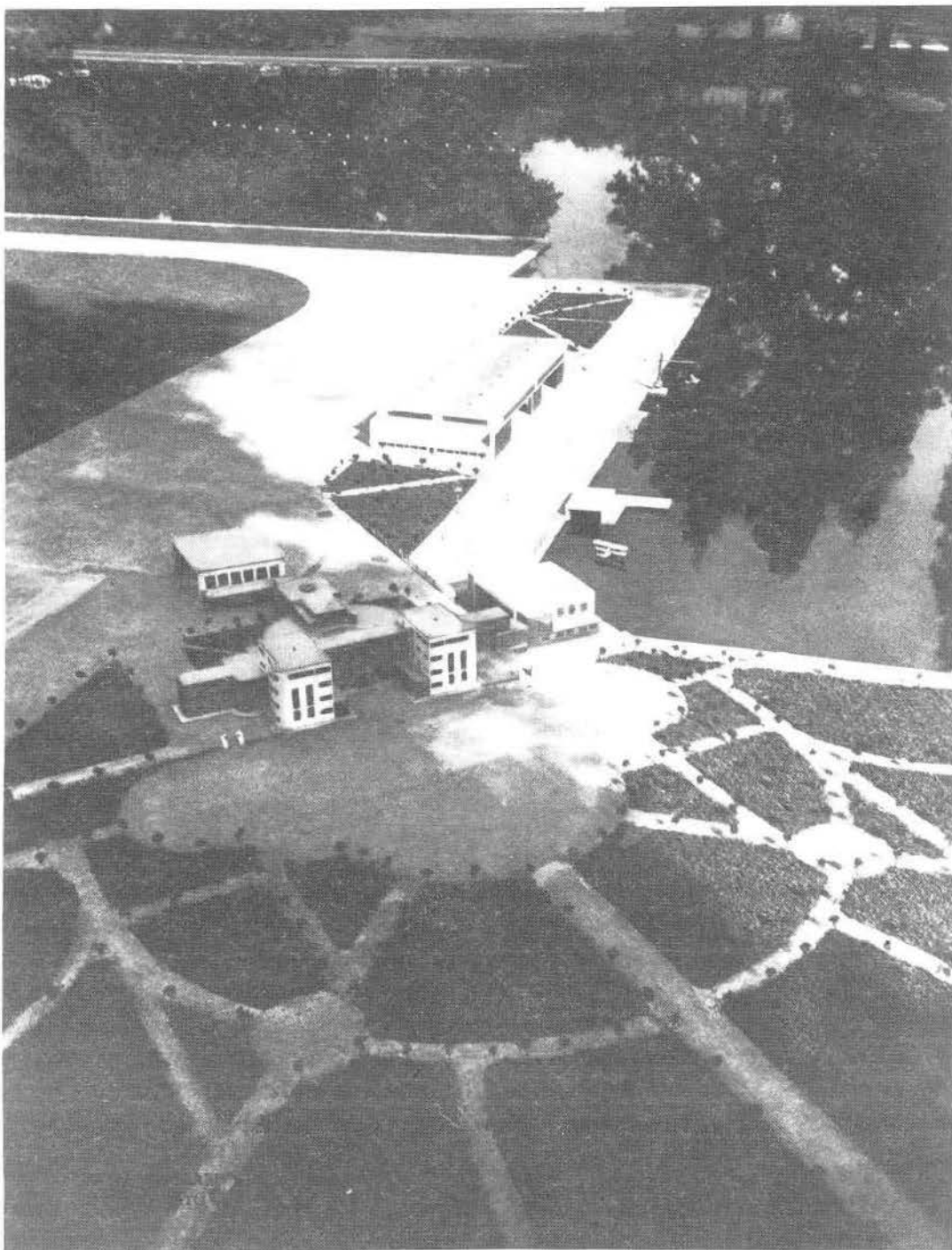
CULTURA URBANISTICA E DISEGNO AEROPORTUALE

Col rapido sviluppo del progresso aeronautico, negli anni tra le due guerre, l'aeroporto incomincia ad assumere una configurazione molto più complessa e razionale, dovendo rispondere ad una varietà di esigenze che, con i primi campi di volo, si riduceva alla risorsa di una vasta spianata ed al semplice ricovero per gli aeroplani, con annessa officina per le attività manutentive. L'aumento della velocità e del peso degli aeroplani impone la disponibilità di adeguate superfici di atterraggio e decollo, atte a consentire con sicurezza le delicate fasi di apertura e chiusura del volo. L'impatto sul terreno del rilevante carico concentrato, esercitato dalle ruote dei velivoli, determina il ricorso a superfici pavimentate, la cui resistenza allo scorrimento contribuisce ad agevolare l'azione frenante diventata molto più lunga con gli aeroplani moderni. Per contenere il costo di tale infrastruttura è necessaria limitarla ad una fascia di terreno che segue la prevalente direzione del vento. Questo muta l'aspetto dell'aeroporto che, dalla primitiva immagine offerta, in genere, con una vasta radura sistemata a prato dove il pilota sceglie a sua discrezione la direzione di decollo o di atterraggio più opportuna, si passa alla identificazione di un luogo la cui configurazione è il risultato di un'attenta valutazione tecnica. L'aeroporto adesso assume, nel territorio, un suo rilevante peso, soprattutto per gli effetti delle numerose servitù che impone e che incidono sul contorno ambientale.

Le sempre più svariate e complesse esigenze operative, determinate dall'impiego di aeroplani che differiscono tra loro per le prestazioni fornite, aumentano le necessità a terra di impianti e servizi particolari. La sosta ed il ricovero di una variata tipologia di aeromobili, nonché la rituale attività manutentiva e di rifornimento, oltre l'eventualità di un'azione riparatrice, dilatano l'impegno e la capacità dei servizi a terra. L'effetto che si riscontra su di un aeroporto, per l'evoluzione del progresso aeronautico, è la rapidità di come mutano le costruzioni a terra, le quali presentano caratteri tipo-morfologici che le differenziano dalle normali costruzioni civili.

Nel Ventennio la costruzione degli aeroporti è devoluta al Ministero dell'Aeronautica che appronta le relative progettazioni nei propri uffici tecnici; ne consegue che la tipologia delle costruzioni, per uso aeroportuale, venne delineandosi per merito quasi esclusivo della Regia Aeronautica e, dove concorse il progettista esterno, lo fu, in genere, per quelle installazioni per uso della aviazione civile. Pertanto la definizione di una tecnica progettuale, relativa alla infrastruttura aeroportuale, incomincia a configurarsi per merito dei quadri direttivi della forza armata. Dalle indicazioni di programma fornite dagli addetti al volo, i tecnici del Demanio elaborano i corrispondenti schemi tipologici, necessari per razionalizzare e uniformare le esperienze acquisite. Nel momento in cui le infrastrutture aeroportuali diventeranno materia di studio a carattere universitario, il nocciolo del programma sarà quello sedimentato dall'esperienza fornita dai tecnici della Regia Aeronautica.

Per comprendere in quale clima culturale si mosse la Regia Aeronautica nella definizione degli assetti aeroportuali, è necessario fornire qualche cenno sulla problematica urbanistica dei primi decenni del secolo. Il quadro che si presenta è simile a quello poco confortante già intravisto per l'architettura. Non esiste un dibattito culturale riguardante la crescita e la trasformazione della città. Addirittura



Modello di aeroporto elaborato dall'Ufficio Centrale del Demanio presentato durante la Mostra dell'Aeronautica di Milano del 1934.

inesistente il minimo interesse per il territorio, considerato soltanto sotto l'aspetto geografico. I manuali in circolazione trattano precetti di ingegneria sanitaria urbana, oppure, quando si occupano della trasformazione e dell'ampliamento della città, il tributo è dovuto alla vasta letteratura tedesca sull'argomento. Anche il quadro legislativo è ancora fermo ad una legge risalente al 1865; tentativi vengono fatti per introdurre nuove disposizioni legislative, ma bisogna attendere il 1942 per la promulgazione di una legge organica che disciplina il settore della crescita urbanistica.

Sul piano dell'insegnamento universitario, la Facoltà di Architettura di Roma introduce, nel 1921, il corso di "Edilizia cittadina ed arte dei giardini", condotto da Marcello Piacentini. Le altre facoltà seguono l'esempio con molta lentezza. A Napoli e a Firenze il corso è organizzato nel 1930, a Milano bisogna attendere addirittura il 1933. Successivamente il corso assumerà la denominazione di

Urbanistica, con temporalità biennale, riservando al primo anno i fondamenti della disciplina e al secondo la progettazione del piano urbanistico.

Un contributo al dibattito sulla costruzione della città e sulla metodologia della progettazione urbanistica, è fornito dalla costruzione delle nuove città, realizzate nell'occasione della bonifica delle paludi pontine. Sono nuclei urbani che esprimono generalmente i nuovi concetti informatori del Razionalismo, tendenti a circoscrivere ed a separare ogni funzione in apposite zone. Nell'impianto radio-centrico di Littoria e nell'articolata distribuzione di sistemi tipologici, rigidamente circoscritti, di Sabaudia, vengono proposti i temi figurativi e funzionali che incideranno convenzionalmente nelle formulazioni urbanistiche più correnti.

La metodologia progettuale urbanistica, applicata in linea generale nella definizione di un piano regolatore di un aeroporto militare, ubbidisce a due distinti orientamenti, che trovano debiti riferimenti nella cultura accademica e in quella razionalista. Il piano urbanistico di impronta accademica ha il suo riferimento ideologico nella cultura settecentesca, dove lo schema geometrico è espressione di autoritarismo e rappresentazione simbolica del potere. In termini operativi tale tendenza si manifesta con organismi impostati su assi ordinatori dominanti, su visioni assiali, che conducono ad un luogo preminente. Il piano urbanistico razionalista analizza minutamente le funzioni prevalenti per poi circoscriverle in zone omogenee. Nella definizione degli assetti aeroportuali l'indirizzo a cui si atterrà la Regia Aeronautica è, fino ai primi anni Trenta, prevalentemente accademico, orientandosi, con il proseguimento degli anni successivi, verso i canoni razionalisti. Tale ultima condotta è pienamente deducibile esaminando i caratteri urbanistici dei nuovi aeroporti realizzati su tutta la penisola alle soglie del secondo conflitto mondiale.

A parte i principi informatori, recepiti dalla cultura urbanistica vigente negli anni tra le due guerre, che gli estensori dei progetti aeroportuali rispettavano nella definizione degli assetti regolatori, altre norme vennero dettate dalla Regia Aeronautica, le quali riguardavano precetti propriamente aeronautici da osservare e quelle determinate dalla possibilità di un eventuale conflitto bellico che poneva l'aeroporto militare nella condizione di principale obiettivo pagante.



Modello di aeroporto elaborato dall'Ufficio Centrale del Demanio presentato durante la Mostra dell'Aeronautica di Milano del 1934.

Da un documento pervenuto dall'ultimo conflitto bellico vengono accennate alcune norme prescrittive adottate nella progettazione degli aeroporti militari. È riportato testualmente che "... nei nuovi aeroporti è stata ... attentamente studiata la posizione da dare ai fabbricati aeroportuali rispetto al campo di atterraggio, giungendo a delle soluzioni assai più rispondenti rispetto a quelle che in passato venivano comunemente adottate.

Occorre tener anche presente che detti fabbricati costituiscono un ostacolo al volo con la loro elevazione dal piano di campagna e che perciò essi devono essere ubicati in modo da non incidere sull'efficienza del campo di atterraggio.

In campi di forma rettangolare i fabbricati vengono perciò collocati in corrispondenza di uno dei lati lunghi, in modo da lasciare sgombra, per le partenze a pieno carico, la massima lunghezza disponibile del campo.

Per analogo motivo i fabbricati più alti sono collocati più lontani dalla linea di volo, in modo da poter essere sorvolati, senza pericolo, dagli aerei in partenza e in atterraggio.

Nello studio di un piano regolatore per i fabbricati di un aeroporto militare occorre tener presente:

1°) – le distanze da dare tra un manufatto e l'altro per evitare che un bombardamento aereo possa contemporaneamente colpire più fabbricati.

2°) – la destinazione di ciascun fabbricato, così da ubicarlo nella maniera più economica in relazione all'uso per il quale è destinato.

3°) – l'altezza dei fabbricati in modo da ridurre al minimo l'intralcio da essi arrecato nell'esercizio del volo. (...)

Il piano regolatore nasce da un compromesso tra le diverse esigenze di cui ai primi precedenti tre comma, (le quali sono) spesso tra loro antitetiche.

Se si considerano, per esempio, le aviorimesse, è ovvio che esse:

– in relazione al primo comma dovrebbero essere tra loro distanziate di almeno 300 metri per evitare che una sola bomba possa produrre gravi danni a più d'una di esse;

– in relazione al secondo comma dovrebbero essere ubicate al limite del campo di volo; (...)

– in relazione al terzo comma dovrebbero essere distanti dal campo di volo, di almeno 15 volte la loro altezza.

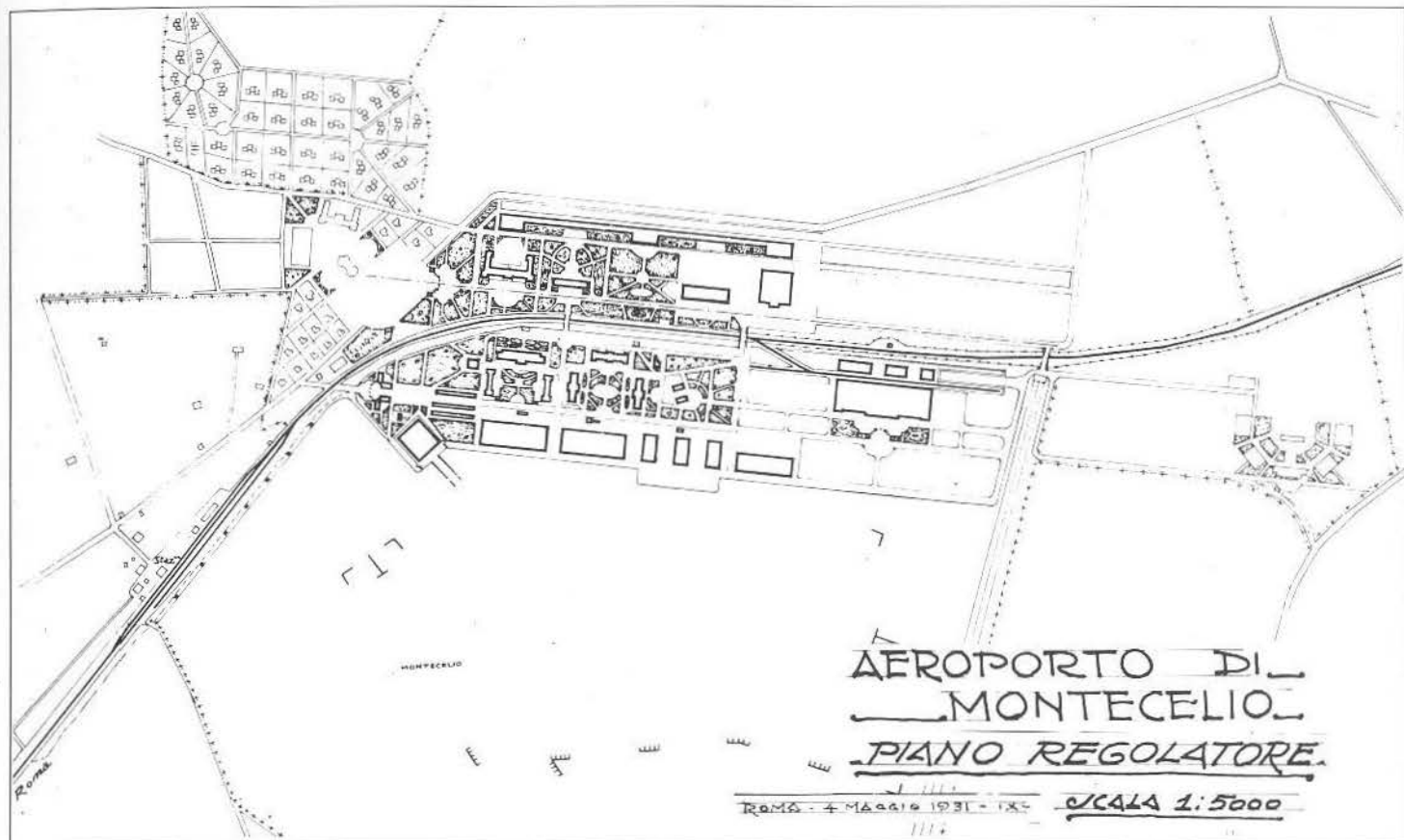
Dalla precedente breve analisi già si vede quali opposte necessità occorre tenere presente.

Per il caso delle aviorimesse, in pratica, esse vengono disposte sul limite del campo di volo a non più di 250 metri l'una dall'altra e non infrequenti sono le disposizioni a scacchiera, specie se si tratta di molte aviorimesse di piccole dimensioni ciascuna" (1).

L'attuazione pratica di tali precetti è individuabile dall'esame di alcuni piani regolatori, redatti dal Demanio aeronautico, riguardanti gli aeroporti di Guidonia, Linate, Pozzolo, il Littorio (l'attuale Urbe), Catania, Cagliari, Bologna, Pisa, Padova e Forlì. Sono casi esemplari per intendere l'aspetto problematico della infrastruttura aeroportuale, specialmente dove è possibile esaminare l'andamento evolutivo dell'impianto come a Guidonia, Linate, Pozzolo e Catania.

Guidonia

Da una previsione di piano, redatta nel 1931, riguardante l'aeroporto di Montecelio, sono individuabili alcuni criteri urbanistici, che raffrontati con il successivo



Aeroporto di Montecelio – Piano regolatore risalente al 1931.

piano regolatore del 1938, consentono le prime interessanti deduzioni sui principi osservati, dalla Regia Aeronautica, nella redazione degli strumenti urbanistici aeroportuali. Il primo documento da esaminare è, quindi, il piano regolatore dell'aeroporto di Montecelio, in scala 1/5000, redatto a Roma il 4 maggio 1931. In esso viene definito l'aspetto che dovrà assumere il nuovo Centro Sperimentale per assolvere, nella sua piena funzionalità, gli obiettivi previsti dalle attribuzioni ordinarie. Le interessanti indicazioni che si desumono dalla lettura del piano sono la previsione delle nuove addizioni, quali quella che prosegue il vecchio aeroporto, in direzione est, o quella prevista oltre l'infrastruttura ferroviaria. L'eccezionalità del documento è giustificata dalla constatazione che in esso è contenuta, in nuce, l'indicazione dell'impostazione funzionale che assumerà il Centro Sperimentale con la sua piena operatività, che avverrà nel 1935. La lettura del piano consente l'individuazione delle principali scelte e dei criteri che le determinarono, che, nel caso, riconoscono all'Ufficio Centrale del Demanio il debito della responsabilità della corretta definizione urbanistica.

Nell'organizzazione del piano l'infrastruttura ferroviaria assume un peso determinante. Mentre con il vecchio aeroporto essa costituiva un preciso limite fisico, con il nuovo piano è contenuta all'interno del nuovo sedime e la sua presenza è risolta con la partizione delle funzioni, lasciando quelle proprie dell'aeroporto, al vecchio Montecelio, e distribuendo quelle della ricerca alla nuova espansione.

È un assetto che risponde allo scopo poiché il passaggio da un settore all'altro è reso possibile mediante passi obbligati, costituendo in tal modo l'infrastruttura ferroviaria un filtro rispettante l'attività operativa, di tipo dinamico, da quella della ricerca, di tipo statico e meditativo.

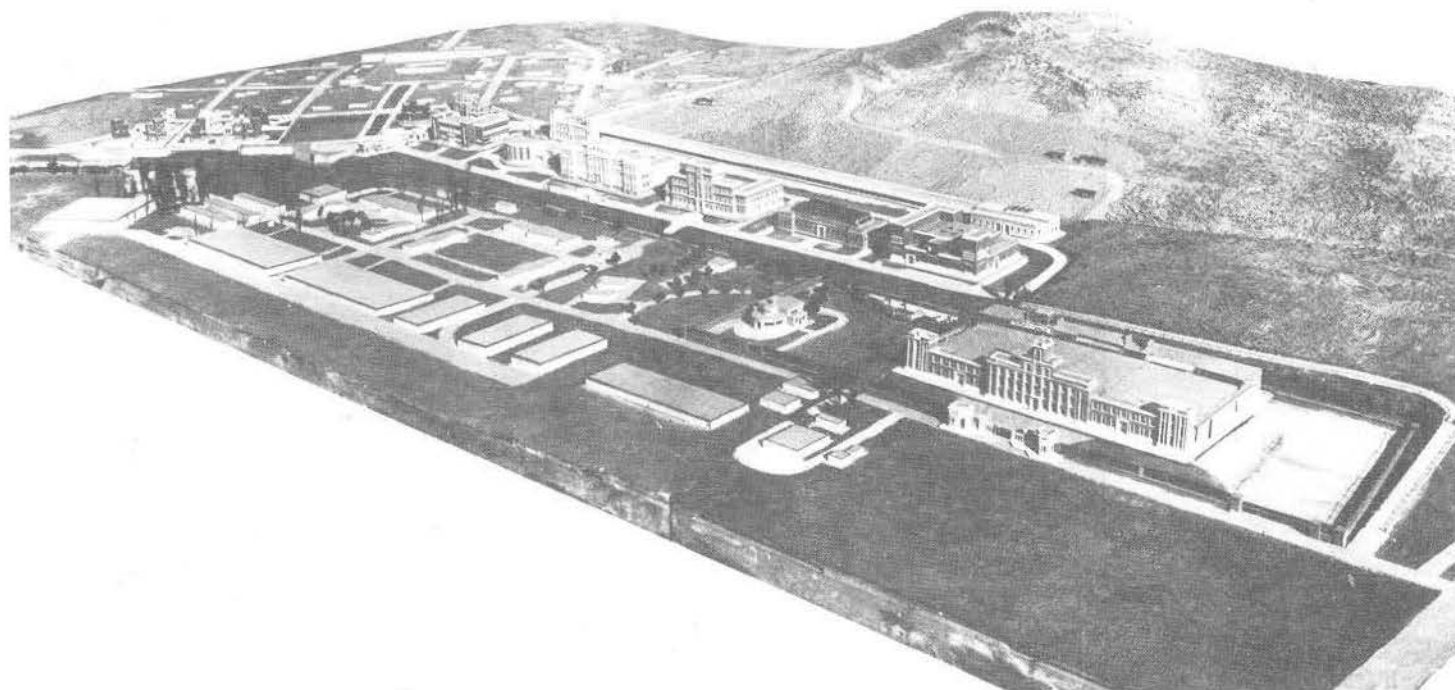
L'assetto figurativo, in termini di linguaggio urbanistico, che si rileva dalla lettura del piano, riconosce le sue radici ideologiche, nella corrente culturale accademica

la quale, nel richiamarsi alla classicità, quella propriamente definita dall'indirizzo di pensiero che percorse l'ambito culturale europeo, nel diciottesimo secolo, adotta schemi compositivi privilegiati assi direzionali dove le parti si dispongono secondo un rigido ordine gerarchico.

Il piano regolatore di Montecelio del 1931, in armonia con la precettistica accademica, colloca i principali edifici secondo simmetriche sistemazioni assiali, con il corredo di un tessuto arboreo che si dispone, nell'organizzazione degli spazi, come frammento di un insieme di cui si rende parte legittima. Dei principali corpi di fabbrica, tra quelli esistenti e quelli da realizzare, è indicata la conformazione dell'impianto geometrico che ne consente una identificazione sicura per alcuni, improbabile per altri. Sono riconoscibili gli ingombri delle preesistenze del vecchio Montecelio, distinte tra quelle della linea di volo e quelle logistico-amministrative, a ridosso della linea ferroviaria. Tra queste ultime il complesso formato dalle due palazzine gemelle, delle quali è rimasta soltanto quella attualmente adibita a Comando aeroportuale, e la caserma Avieri. Ad est del sedime aeroportuale è indicato l'ingombro dello Stabilimento Costruzioni Aeronautiche, ma, nella fase di realizzazione, questo verrà spostato in prossimità del cavalcavia che unisce l'aeroporto alla zona destinata al Centro Sperimentale. Lo spostamento è reso necessario sia per sistemare i magazzini previsti per lo Stabilimento sia per disporre di una centrale termica e di una infermeria che sia idonea per le esigenze di un rilevante numero di persone. Nell'addizione nord, l'edificio della Direzione Superiore Studi ed Esperienze è previsto dopo l'ingresso di viale Guidoni, ma successivamente è deciso lo spostamento per l'attuale ubicazione. Particolarmente elaborato è l'ingresso al Centro Sperimentale, studiato con uno spazio d'invito all'esterno e una piazzola ovale, dopo il cancello, dalla quale si dipartono delle stradine disposte a raggera, su un tessuto verde, le quali non collegano edifici o luoghi particolari, ma alcune portano inspiegabilmente al confine della linea ferroviaria. Il tutto nell'ambito di uno studio arboreo, comunque approssimato, con l'individuabile intenzione di unire in una visione d'insieme, poco convincente, i vari edifici secondo una concezione accademica. La segnalazione riguardante la Vasca Idrodinamica riporta un corpo di fabbrica, disposto sull'asse di mezz'ora dell'infrastruttura, con il fronte rivolto verso l'interno del sedime e non all'esterno come poi si realizzerà. Altri tre edifici, tra cui probabilmente l'Officina Modelli e il Tunnel Aerodinamico, completano l'indicazione di previsione.

Il successivo piano regolatore dell'aeroporto di Guidonia-Montecelio, elaborato nel 1938, presenta un quadro sensibilmente differente rispetto a quello del 1931. Innanzi tutto è riconoscibile quello che sarà il volto definitivo del comprensorio aeroportuale, prima delle distruzioni belliche del secondo conflitto mondiale, con le istituzioni allora attivate, le quali comprendevano oltre al Centro Sperimentale, il Reparto Sperimentale Volo, il Centro Studi e Ricerche di Medicina Aeronautica ed infine l'Arsenale Costruzioni Aeronautiche. È un volto urbanistico che risponde a logiche e funzioni diverse, che si propongono con un proprio tessuto, dalla compattezza delle fabbriche del Centro Sperimentale, rigidamente allineate alla Vasca Idrodinamica, allo Stabilimento delle Costruzioni che, con le sue dipendenze, chiude ad est il comprensorio; dall'apparato operativo che si distende in linea di fronte al campo di volo, all'antico Montecelio che, con il suo incerto grumo di fabbriche, chiude l'anello esterno aeroportuale; infine al centro sorgono secondo simmetriche disposizioni gli edifici per i servizi logistico-amministrativi ed ampi spazi destinati a verde.

Altro aspetto singolare presente nel territorio di Guidonia è il rapporto tra l'aeroporto e l'abitato cittadino. La città di Guidonia nasce negli anni Trenta per soddisfare le necessità abitative del personale aeronautico in servizio alla base militare. I due complessi, sorti per esigenze diverse, risultano rispettivamente



Aeroporto di Guidonia Montecello. Il modello riproducente la previsione pianivolumetrica del Centro Sperimentale.

complementari, con una propria veste architettonica che proponeva gli opposti atteggiamenti della cultura del tempo, sino a sembrare l'uno la proiezione dell'altro. Nella previsione di piano del 1931 è tentato, senza convinzione, lo studio di una cerniera urbana con l'intento di collegare unitariamente gli assi principali dei due insediamenti, quello militare (rigidamente allineato lungo l'infrastruttura ferroviaria) e quello civile (con l'asse della principale arteria cittadina leggermente ruotato). Comune riferimento è lo sviluppo prevalentemente lineare dei due insediamenti, ma mentre in quello militare la disposizione compatta degli edifici lungo l'asse di riferimento contiene un chiaro e autorevole messaggio ordinatore e, al contempo, una individualità di accenti conferita dalle diverse caratteristiche degli edifici, nell'insediamento residenziale l'asse ordinatore è privo di riferimenti forti e conduce al centro cittadino con un percorso compiuto più in risposta a proprie esigenze che non a stimoli urbani trascinanti. Infatti gli assi secondari che ordinano la sequenza degli edifici disposti normalmente alla strada principale sono difficilmente percepibili da coloro che non hanno una conoscenza esauriente dell'abitato.

Lonate Pozzolo

Una straordinaria testimonianza del metodo progettuale adoperato dall'Ufficio Centrale del Demanio, in tema di stesura dei piani regolatori, è offerta da una documentazione riguardante la definitiva sistemazione dell'aeroporto di Lonate Pozzolo, agli inizi degli anni Trenta. La progettazione venne redatta, sulla scorta delle indicazioni del Comando Aeroporto, dall'Ufficio Centrale del Demanio, il quale, dopo il parere favorevole dell'ente, ritenne di modificare la proposta di assetto con un secondo piano regolatore che corrispondeva, in linea di massima, al precedente salvo alcune modifiche. Con l'operazione di revisione l'ente centrale apportava quelle varianti che rispondevano ad una riflessione più ponderata in merito a questioni operative, ma, al contempo, riesaminava anche l'aspetto compositivo, introducendo quei correttivi che miglioravano la precedente impostazione urbanistica, specialmente per quanto riguarda il tessuto del verde.



Visione d'insieme dell'aeroporto di Guido Montecelio e dell'abitato cittadino negli anni Trenta.

Il piano regolatore di Lonate Pozzolo, nelle due versioni proposte, in scala 1/2000, risente dell'influenza accademica, evidentissima nella distribuzione e nella posizione gerarchica degli edifici più importanti. Esteso su un'ampia superficie, l'aeroporto presenta una eccezionale sequenza di aviorimesse, distinte in due settori, ognuno dotato dello stesso numero e tipo di fabbriche. L'aspetto singolare dell'area di volo è la notevole distanza che separa i suddetti settori, orientati secondo la direzione nord-sud, che lascia intuire l'esistenza di una complessa e distinta attività operativa.

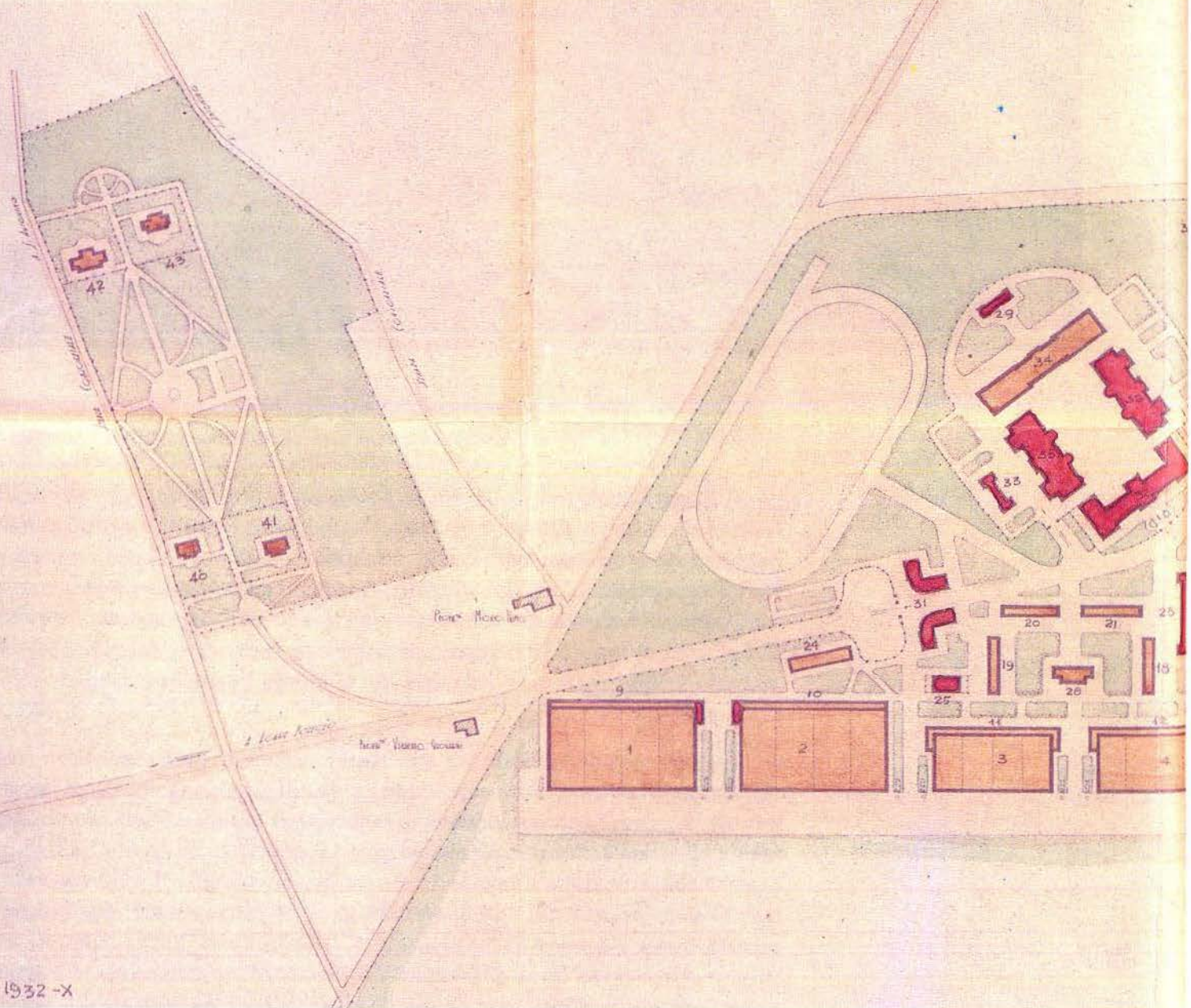
La composizione urbanistica dell'assetto aeroportuale è regolata su alcuni assi direzionali, che informano l'orientamento e la disposizione della zonizzazione, intesa questa come l'accentramento in determinati luoghi di funzioni specifiche ed omogenee. Sull'asse rigidamente orientato secondo la direzione nord-sud, è allineato il primo settore delle aviorimesse, con alle spalle la preesistenza dei servizi tecnici e dei magazzini. Tale orientamento è rispettato anche per l'ordine assegnato all'area destinata alla palazzina Ufficiali, tuttavia staccata dalla zona delle aviorimesse e posta quasi al confine aeroportuale. Un secondo asse è situato lungo l'orientamento nord-est ed è quello che imprime maggiore espressività al disegno. Corrisponde all'asse di simmetria dell'edificio Comando che gode di eccellente posizione dominante, messa in rilievo dal tessuto verde, abilmente proposto secondo un gusto classicheggiante. Nella versione definitiva verrà disposto

AEROPORTO DI LONATE POZZOLO

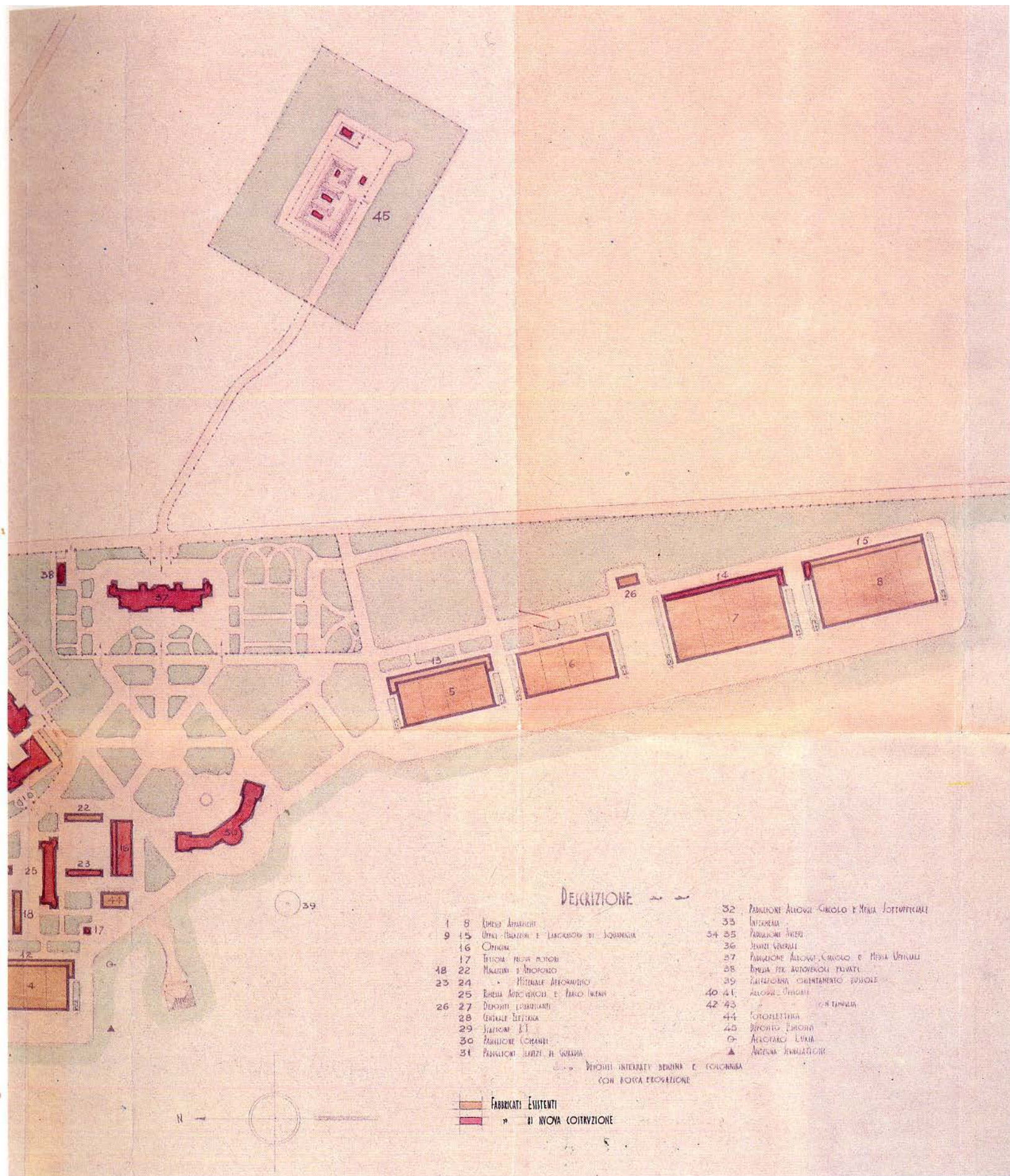
PIANO REGOLATORE

RAPPORTO 1:2000

DISEGNO # 6096
23-12



Aeroporto di Linate Pozzolo – Piano regolatore. Nell'Allegato A è presentata la versione fornita dall'Ente aeroportuale.



AEROPORTO ~ DI ~ LONATE POZZOLO ~

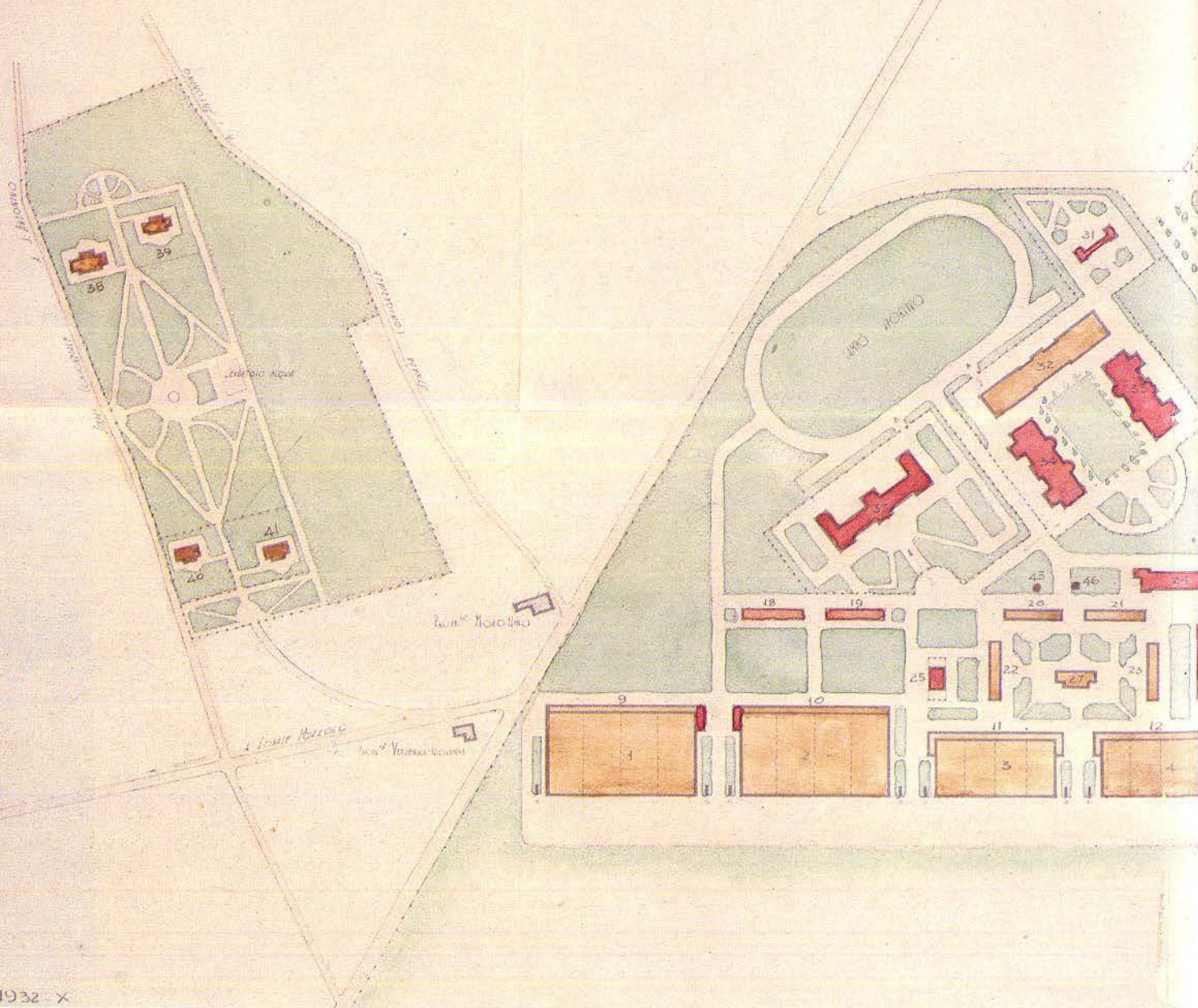
PIANO ~ REGOLATORE ~

RAPPORTO

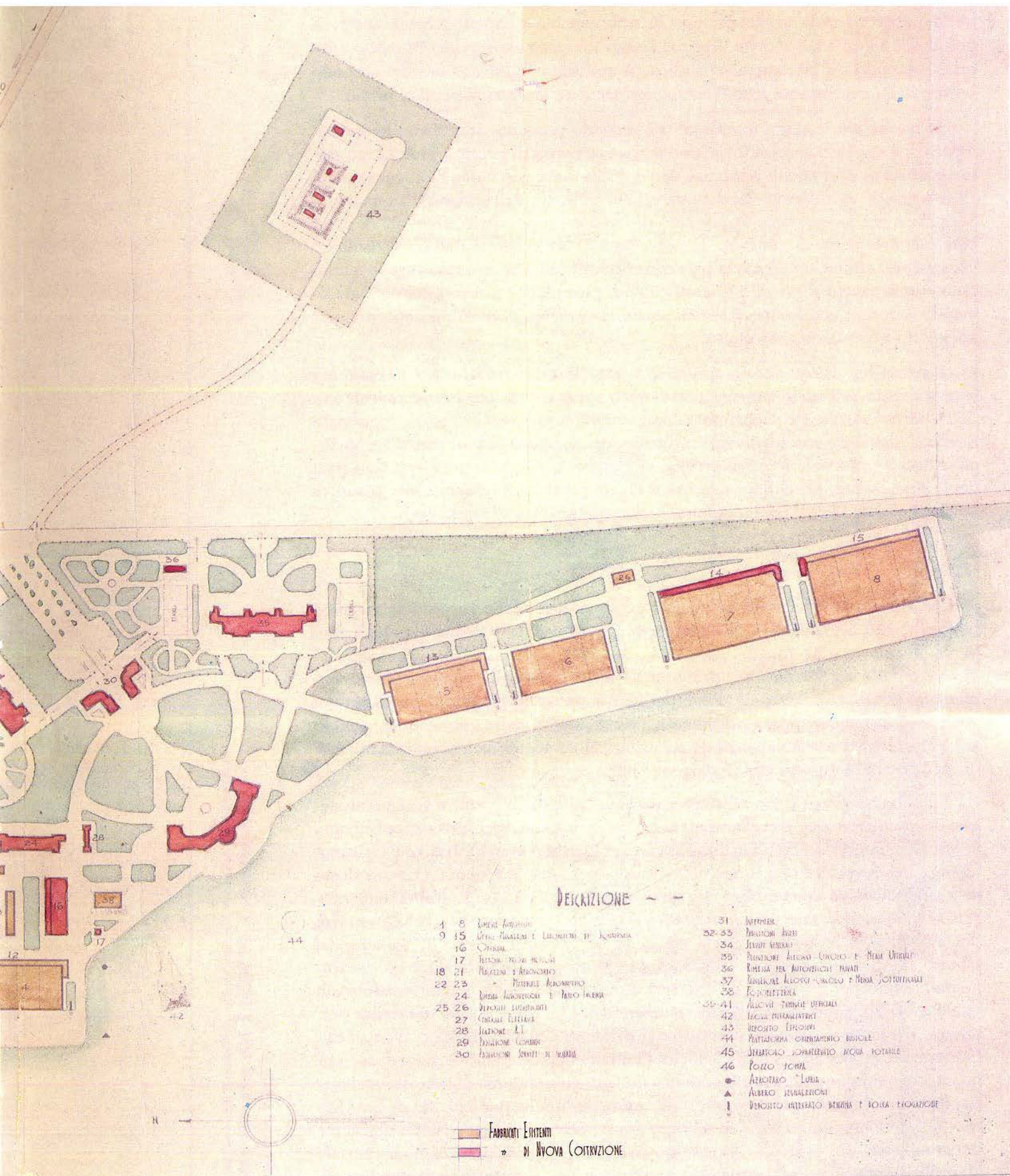
1:2000

DISEGNO N° 6104

23-12



Aeroporto di Linate Pozzolo – Piano regolatore. Nell'Allegato B è presentata la versione modificata dall'Ufficio Centrale del Demanio.



su quest'asse anche l'ingresso aeroportuale con il relativo corpo di guardia, mentre, allineato ad esso, si disporranno le zone destinate rispettivamente alla residenza dei Sottufficiali e della Truppa. Lungo un terzo asse, posto in modo anomalo, secondo un orientamento sud-est, è collocato l'allineamento del secondo settore delle aviorimesse, che risulta singolarmente sfalsato rispetto al primo.

In merito alle varianti introdotte nel secondo progetto, annotiamo lo spostamento dell'ingresso aeroportuale, con il relativo corpo di guardia, giustificato dalla necessità di porlo nelle vicinanze dell'edificio Comando e degli alloggi Truppa. L'esistenza di un deposito munizioni, al lato opposto dell'accesso all'aeroporto, fa ritenere che lo spostamento sia stato provocato proprio dalla necessità di poter controllare in maniera adeguata la polveriera. Dalla versione definitiva risultano spostati altri edifici, tra i quali la palazzina Sottufficiali, che risultava troppo a contatto con la caserma Avieri, e una officina, in precedenza troppo accostata al Comando aeroportuale. Infine è rivista anche la posizione del campo sportivo per adeguarlo alle varianti introdotte.

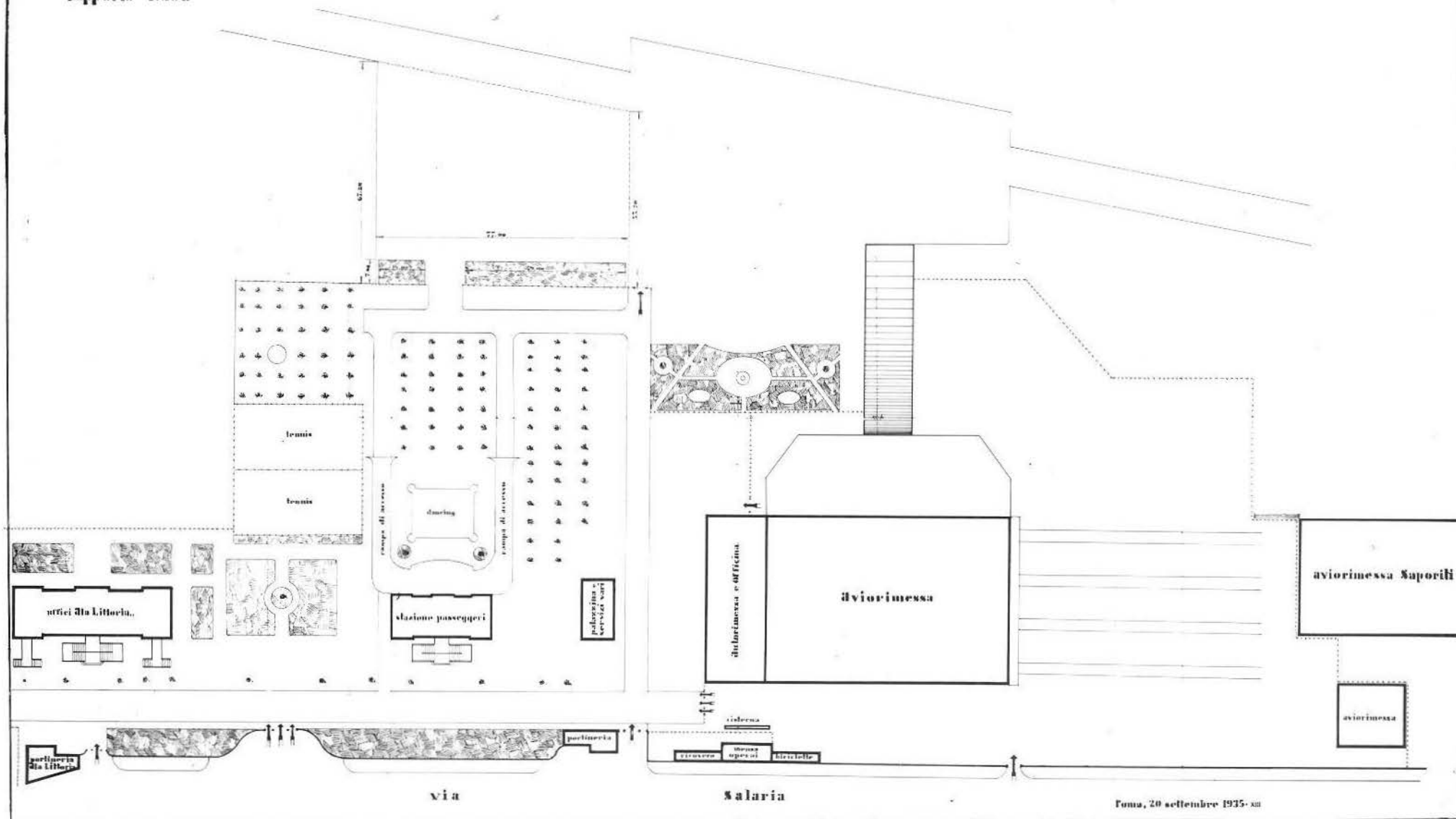
Il piano regolatore dell'aeroporto di Lonate Pozzolo, redatto nel 1932, è una testimonianza dell'atteggiamento accademico che è ancora persistente nell'ambito dell'Ufficio Centrale del Demanio. Gli stessi edifici proposti nel piano esaminato rivelano, dalla sagoma planimetrica, una evidente intenzione di realizzare un'architettura di intonazione novecentista, alla quale la Regia Aeronautica, agli inizi degli anni Trenta, propendeva, come è chiaramente rappresentato nel piano di Lonate Pozzolo che di quella cultura è una caratteristica espressione.

Il Littorio

Un criterio larvatamente accademico distingueva anche l'assetto urbanistico dell'aeroporto del Littorio, il quale nasce come scalo civile verso la fine degli anni Venti, in una località romana prossima alla città, perfettamente circoscritta dal Tevere e dalla via Salaria. Essa presentava, per la particolare conformazione ambientale, caratteri vocazionali idonei per consentire l'allestimento di un campo di volo. La disponibilità di una planimetria, redatta dall'Ufficio Centrale del Demanio nel 1935, permette una valutazione sui criteri allora seguiti nell'organizzazione di un particolare aeroporto per l'aviazione civile.

Quello che venne definito l'aeroporto "più bello del mondo" e veramente degno del nome romano, è organizzato in tre zone attrezzate per funzioni specifiche. Le tre aree, interessate alle funzioni operative, logistico-amministrative e turistico-alberghiere, sono allineate lungo un viale adiacente alla via Salaria. Ognuna di esse è individuata da una fabbrica che ne evidenzia il ruolo, con l'autorità della propria scala dimensionale. L'area operativa è decisamente segnalata dalla presenza dell'aviorimessa indicata quale "Casa delle Ali". L'edificio che al sorgere del Littorio aveva, come vedremo, funzioni prevalenti di caserma e verrà successivamente adibito per gli uffici della società aerea L'Ala Littoria, è il riferimento sul quale ruota l'organismo logistico-amministrativo. L'albergo, con le sue estese pertinenze ricreative e sportive, costituisce il richiamo dell'area turistico-alberghiera. Certamente la planimetria dell'Ufficio Centrale del Demanio è rispettosa, per quanto riguarda un'indicazione generica dei fatti esistenti, ma è piuttosto sommaria, dati i limiti della scala di rappresentazione, per quelle particolarità di dettaglio che, accuratamente precisate, avrebbero consentito un'efficace visione d'insieme del complesso aeroportuale, soprattutto per quanto riguarda la struttura spaziale allora esistente. A questa mancanza soccorre la documentazione fotografica disponibile, che permette la ricostruzione dell'articolazione spaziale originale. Si vede così che molte fabbriche risentono dell'influenza del linguaggio eclettico che, tuttavia, coniuga, in una unitaria configurazione spaziale, i diversi accenti che, per

$$\text{disseq. n.} = \frac{7778}{29 = 16 \text{ bins}}$$



effetto della comune radice classica, si armonizzano tra loro conferendo una precisa identità al luogo.

Catania

Nel 1933 viene redatto per l'aeroporto di Catania, un piano regolatore di cui è disponibile il relativo documento in scala 1/2000. Il sedime aeroportuale è allineato lungo la stradale Siracusa-Catania ed è delimitato a nord-ovest da una linea ferroviaria. In prossimità della intersezione tra le suddette infrastrutture vengono collocati gli edifici aeroportuali. I caratteri del disegno rivelano una impostazione accademica, specialmente per la scala monumentale che si intuisce sia dalle dimensioni di alcune fabbriche, sia dall'organizzazione planimetrica. È una previsione di piano redatta con una certa enfasi e meticolosità, specialmente per quanto riguarda la definizione delle aree a verde, la cui complessità artificiosa è dovuta al timore di lasciare troppi spazi vuoti tra le fabbriche della zona logistica, disposte molto lontane tra loro. Dopo l'ingresso principale, distinto dai due manufatti adibiti a corpo di guardia e a caserma carabinieri, l'invito perentorio è determinato dall'edificio del Centro Reclutamento e Mobilitazione, avente una configurazione planimetrica di taglio accademico. Di questo edificio è disponibile anche una pianta del piano terra, di cui si accennerà più avanti, nel capitolo sulle caserme. Accuratamente isolata, quasi nell'area di risulta determinata dalla intersezione tra la strada ferrata e quella automobilistica, è prevista la sagoma della palazzina Ufficiali contornata da un'ampia area di rispetto.

Fulcro dell'intero complesso aeroportuale è l'edificio Comando, collocato in solitudine nella maglia del verde, la quale peraltro segue una propria logica distributiva e, pertanto, sembra avulsa dal disegno aeroportuale. A chiusura della zona fabbricati sono le indicazioni relative a due considerevoli manufatti, allineati simmetricamente di fronte ad un altro edificio di minori dimensioni, con destinazione d'uso previste per le esigenze del Commissariato e per magazzini per materiali speciali. Defilata rispetto all'area logistica è la zona operativa, allineata di fronte al campo di volo. Essa è costituita da due aviorimesse del tipo Gleiwitz, disposte tra una di minori dimensioni, e da un fabbricato per officina di manutenzione.

L'uso dei riscontri simmetrici, nel piano regolatore di Catania del 1933, prova un intendimento di gusto accademico, da parte dei redattori, sia nella definizione degli edifici che nella impostazione dell'assetto. Il proposito di conferire un carattere unitario all'insieme è vanificato dalla proposta del tessuto verde, poco in sintonia con gli aspetti monumentali dei principali edifici.

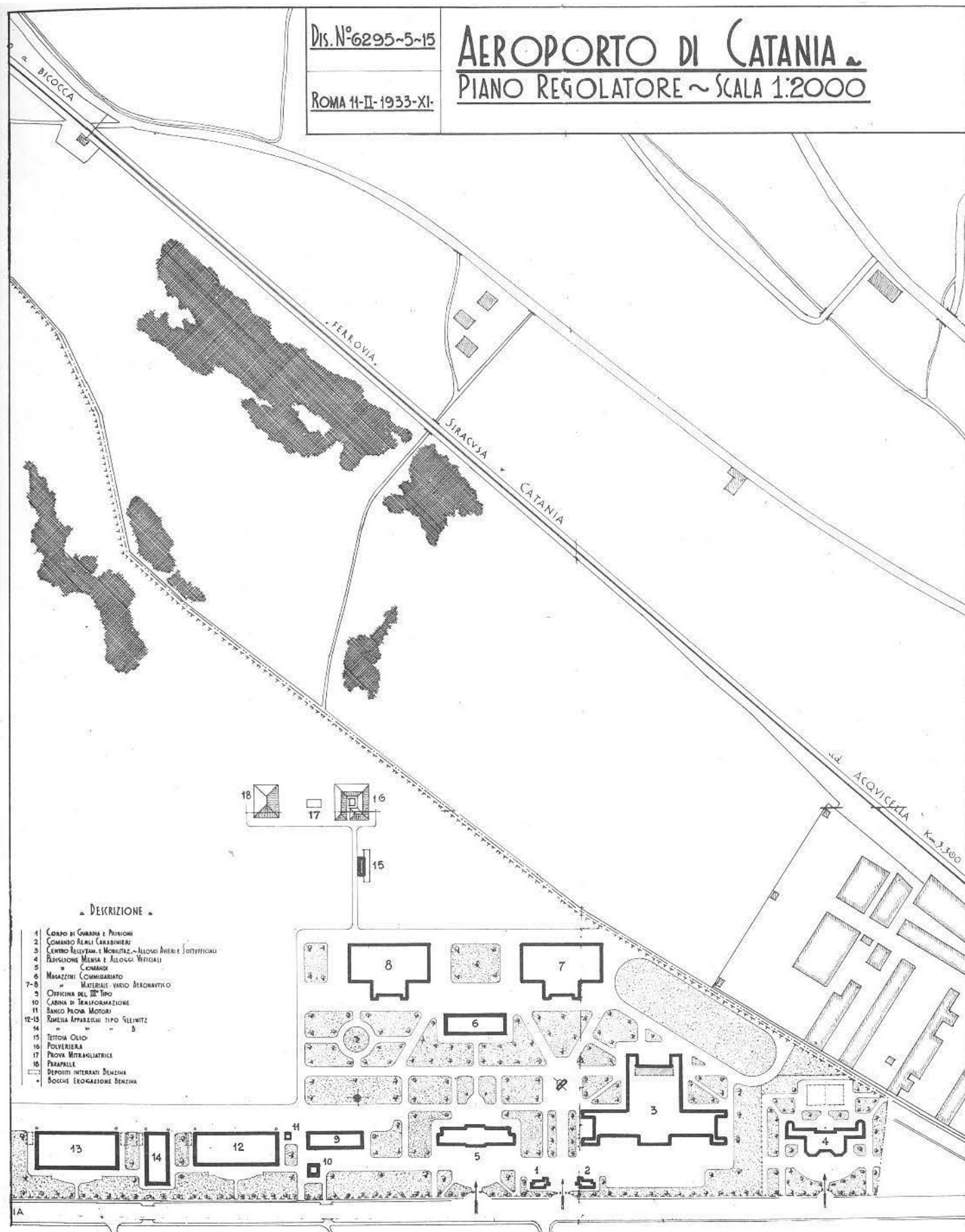
Il ritenere il suaccennato piano regolatore una semplice previsione, è confermato da un successivo analogo documento, in scala 1/5000, le cui indicazioni corrispondono a riscontri fotografici accertati. Il disegno non è datato ma è da stimare redatto intorno agli anni 1937-38. Il primo elemento di rilievo riscontrabile è l'aumento del sedime aeroportuale, che, a seguito di espropriazione, raggiunge il limite nord-ovest della linea ferroviaria Siracusa-Catania. Alle due aviorimesse Gleiwitz del precedente piano regolatore, che forse erano i soli edifici preesistenti, si sono aggiunte altre quattro aviorimesse, dalle notevoli dimensioni, allineate proprio lungo la linea del nuovo confine ferroviario. È applicata, pertanto, la distinzione delle funzioni, sistemando quelle operative ben lontane dal nucleo logistico-amministrativo, il quale presenta un assetto bene ordinato, di impronta razionalista. L'edificio Comando, del tipo dotato di torre controllo, è collocato ad un vertice dell'area logistica e guarda verso il campo di volo. L'autoreparto è posto di fronte al corpo di guardia mentre l'area degli alloggi Sottufficiali e Truppa fronteggia il campo sportivo. È chiaramente indicata l'impronta della caserma tipo

Dis. N° 6295-5-15

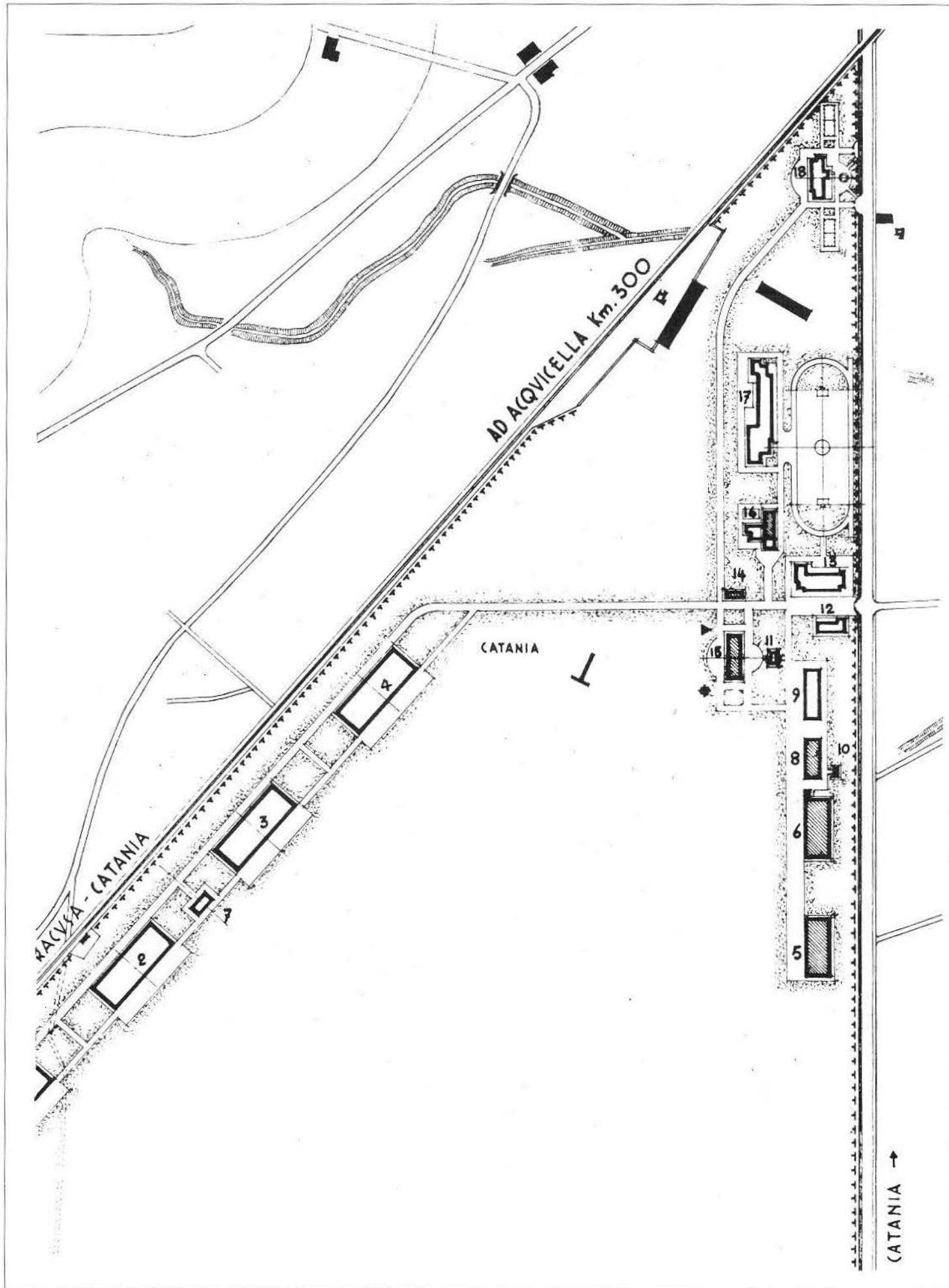
ROMA 11-II-1933-XI

AEROPORTO DI CATANIA

PIANO REGOLATORE ~ SCALA 1:2000



Aeroporto di Catania - Piano regolatore del 1933.

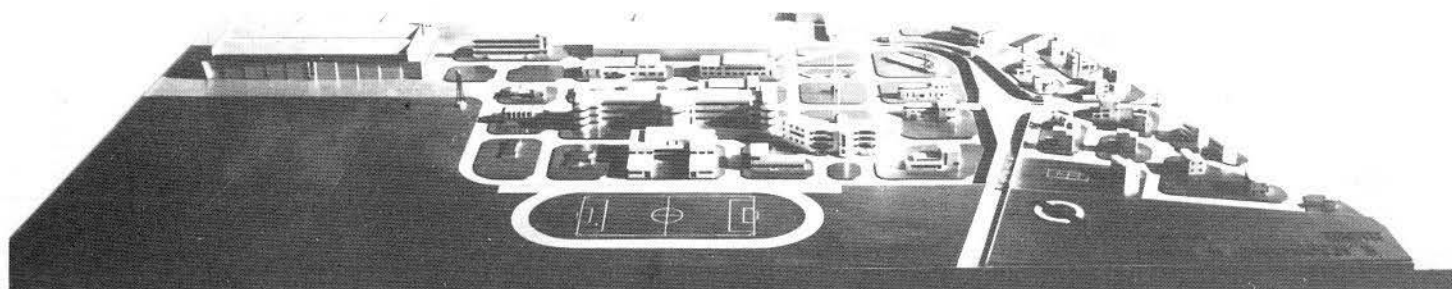
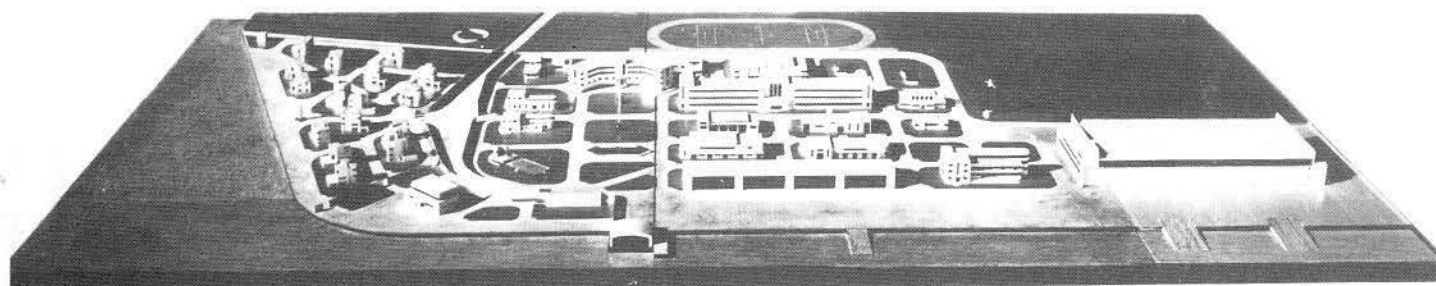


Aeroporto di Catania – Piano regolatore risalente ai secondi anni Trenta.

Romagnoli, la quale occupa il posto della precedente previsione del Centro di Mobilitazione. All'incirca, nella posizione prevista dal precedente piano regolatore è situata la palazzina Ufficiali la cui indicazione planimetrica suggerisce caratteri architettonici di tipo razionalista. Pur rispettando nelle linee generali il criterio della zonizzazione funzionale, è ravvisabile nel piano l'accortezza di tenere distanti gli edifici tra loro, per minimizzare gli effetti dovuti ad eventuali attacchi aerei.

Cagliari

Una palese difformità caratterizza il piano regolatore dell'aeroporto di Cagliari-Elmas, di cui è disponibile un disegno planimetrico, redatto il 18 giugno 1934, in scala 1/5000, dall'Ufficio Centrale del Demanio. Certamente la presenza di una edilizia preesistente dovette condizionare il momento decisionale in cui l'aeroporto assunse un aspetto decisamente monumentale, come è attestato dalla testimonianza di alcune immagini di un plastico raffigurante l'aspetto definitivo dell'infrastruttura aeroportuale. L'edilizia prevalente è di timbro razionalista, ordinata sulla maglia ortogonale, a cui si contrappone, all'esterno, il nucleo del villaggio azzurro, ordinato su uno schema stradale a tridente, la cui intersezione fronteggia l'ingresso principale dell'aeroporto. L'adozione del principio della zonizzazione non è individuabile, poiché molte funzioni sono disposte in modo occasionale. Il che è anche la constatazione di uno sviluppo dell'aeroporto in tempi



Aeroporto di Cagliari-Elmas. Modello in scala della previsione del piano regolatore.

successivi. Il caso della palazzina alloggio Ufficiali Superiori, collocata tra le aviorimesse Gleiwitz e Savigliano, è l'indice rivelatore di una situazione spesso di rimedio, considerando che il circolo Ufficiali, sistemato in una eccellente posizione, non è vicino, come dovrebbe attendersi in condizioni normali. Altra posizione anomala è quella del deposito carburanti, situato troppo vicino alla caserma Avieri, mentre la palazzina Comando gode della solita posizione di privilegio.

Bologna

Una particolare configurazione presenta il piano regolatore dell'aeroporto di Bologna, redatto il 19 febbraio 1935 e proposto in scala 1/2000. La singolarità è determinata dalla conformazione del sedime aeroportuale che, dove dispone della parte edificata, tende a confluire in una sacca ad imbuto. In prossimità del vertice è collocato l'ingresso dal quale si dipartono, a tridente, tre assi di penetrazione, di cui quello centrale porta all'edificio Comando; questo si trova in una ideale posizione di controllo, sia dell'area di volo che di quella attinente al cuore dell'aeroporto. Sul contorno interno dell'imbuto che guarda il campo di volo si distendono numerose aviorimesse, intervallate da edifici adibiti per comandi di gruppo e altri servizi tecnici. È prevalente, nel piano regolatore di Bologna, la parte operativa-distinta dall'imponenza delle numerose aviorimesse. Sono inoltre presenti parecchi servizi, collocati in appositi e separati edifici, come l'Autoreparto, l'Infermeria, la Centrale Elettrica ed infine un'area sportiva, attrezzata con campo di calcio e annessa palestra.

Pisa

La distribuzione del comprensorio aeroportuale di Pisa è attuata secondo un razionale organismo, impostato sullo schema di un rigido parallelogramma. Su un lato lungo si snoda l'asse di penetrazione da cui si distendono, ortogonalmente, i collegamenti stradali per le diverse destinazioni. Gli alloggi Ufficiali, Sottufficiali ed Avieri, si collocano lungo una linea ideale, intervallati dal campo sportivo. La palazzina Comando è disposta in linea, tra le aviorimesse, di fronte al campo di volo.



*Aeroporto di Cagliari-Elmas.
Veduta dell'aviorimessa con a
fianco la palazzina per gli Uf-
ficiali superiori.*

■ MINISTERO DELL'AERONAVTICA - VFFICIO CENTRALE DEMANIO - DIVISIONE LAVORI - ■

STUDIO PER PIANO REGOLATORE

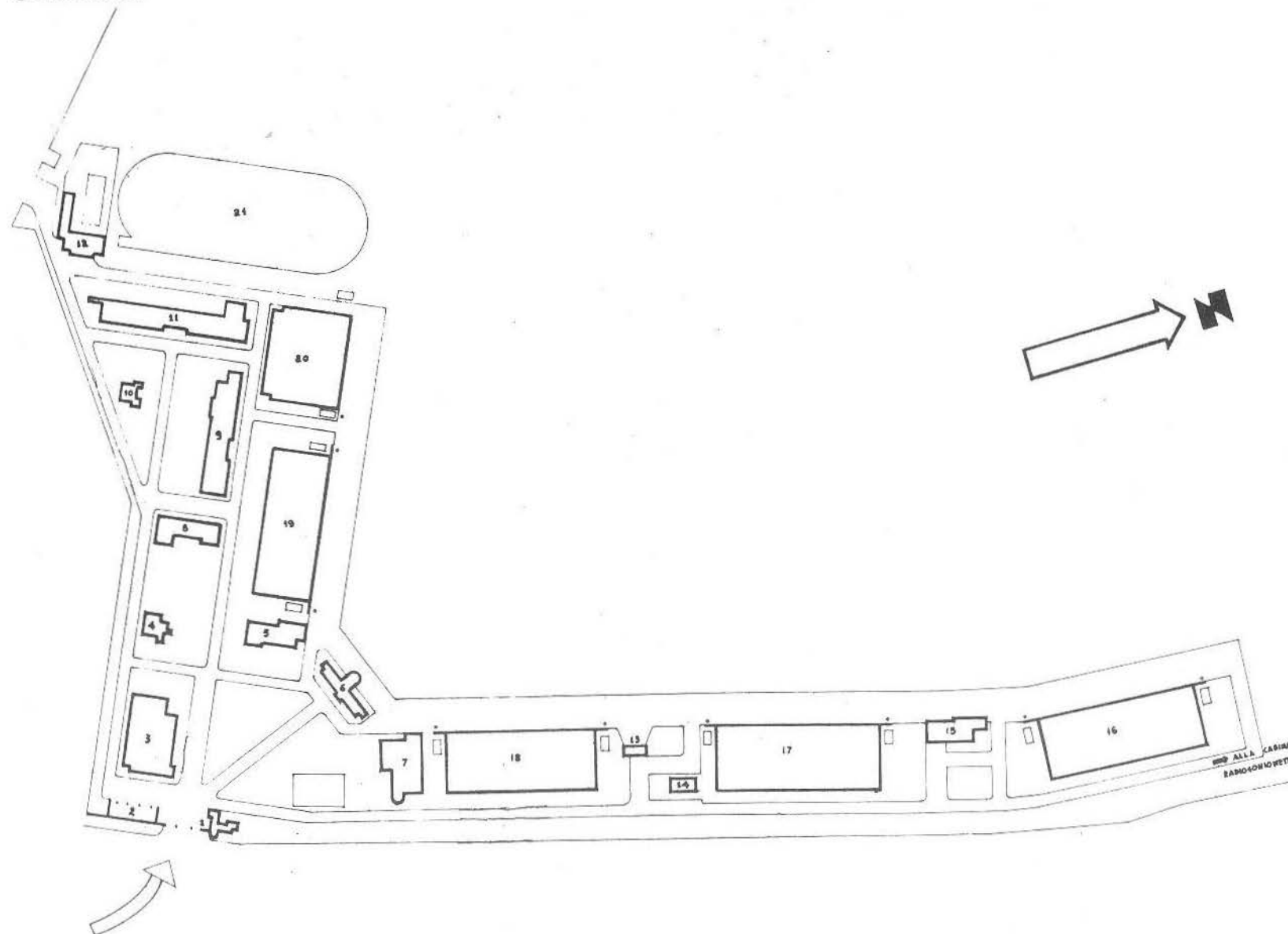
AEROPORTO DI BOLOGNA

SCALA 1:2000

Dis. N° 7459
2.15 D-1

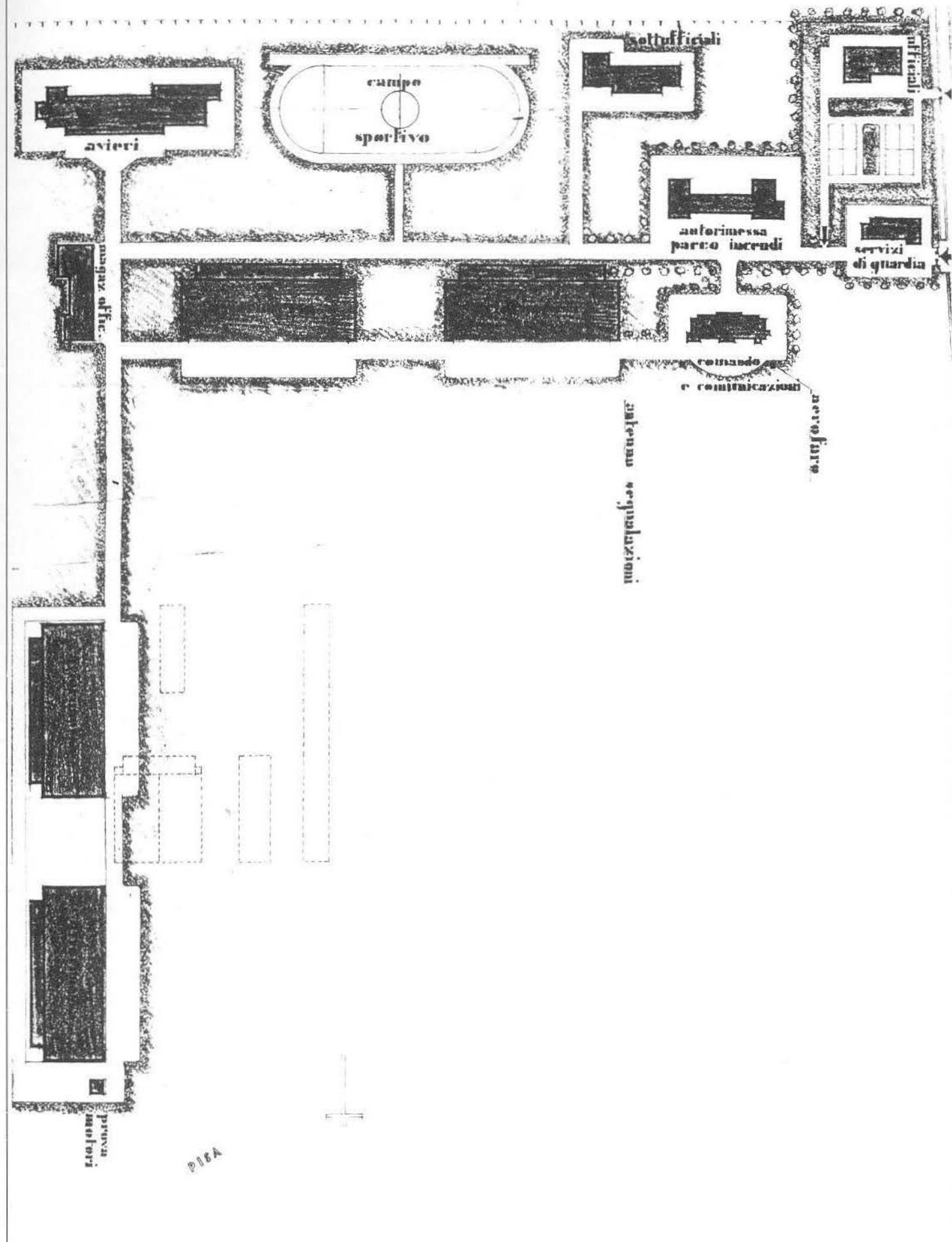
DESCRIZIONE

- 1 CORPO DI GUARDIA
- 2 TETTOIA AUTOMEZZI PRIVATI
- 3 AVTORIMESSA
- 4 INFERMERIA
- 5 MAGAZZINO
- 6 COMANDO GRUPPO E SQUADRIGLIE
- 7 CIRCOLO MENSA UFFICIALI
- 8 OFFICINA
- 9 ALLOGGIO MENSA SOTTUFF.
- 10 CENTRALE ELETTRICA
- 11 CATERMA AVIERI E SERVIZI VARI
- 12 DOCCIE E PALESTRA
- 13 BANCO PROVA MOTORI
- 14 DEPOSITO LUBRIFICANTI
- 15 COMANDO GRUPPO E SQUADRIGLIE
- 16-17 AVTORIMESSA B-H-SERVETTAR
- 18-19 ID. BREDA
- 20 ID. R-T CON APPENDICE UFFICI



Nell'aeroporto di Pisa è rispettato un ordinamento urbanistico che asseconda i principi della zonizzazione funzionale, la quale, in linea di massima, è osservata sugli aeroporti realizzati nella seconda metà degli anni Trenta. A Padova il criterio della zonizzazione non è possibile seguirlo; la miniaturizzazione e la dispersione delle funzioni determina l'affastellamento di un rilevante numero di edifici, grandi e piccoli, collocati in un ordine poco chiaro sotto l'aspetto della leggibilità dell'assetto regolatore. La parte più ordinata dell'infrastruttura è quella più antica, regolata sull'impianto quadrangolare di un centro di mobilitazione. Infatti negli aeroporti che non subiscono radicali trasformazioni o imponenti ampliamenti, il confuso aspetto urbanistico non si distacca da quello patavino, mentre con i nuovi aeroporti è invece seguito un criterio più razionale. Così a Forlì, nelle adiacenze dell'ingresso aeroportuale vengono realizzati edifici destinati al corpo di guardia e al parco antincendi; gli alloggi per il personale, la palazzina Comando e i servizi tecnico-amministrativi trovano le rispettive sedi in aree appositamente destinate per tali funzioni.

In sintesi, con l'esempio di Lonate Pozzolo o di Guidonia abbiamo i migliori esempi del modo in cui si disegna un nuovo aeroporto, grazie all'accortezza dell'Ufficio Centrale del Demanio nel valutare i rapporti tra le diverse destinazioni d'uso e per questioni di opportunità che riguardano svariati generi di casi. È evidente che, specie nel caso di aeroporti preesistenti, il rispetto di quanto sopra determinava numerosi contrasti con le regole della disciplina urbanistica. La stessa norma di distanziare gli edifici per attenuare gli effetti disastrosi di un eventuale bombardamento, curiosamente affine a quella invocata dall'architetto Giovannoni, con la teoria del diradamento, che si proponeva lo scopo di liberare gli edifici monumentali dalle superfetazioni che ne nascondevano l'aspetto generale, poneva certamente qualche problema specie a quei progettisti culturalmente preparati nella redazione di un piano urbanistico.



Aeroporto di Pisa – Piano regolatore.

L'EDILIZIA AEROPORTUALE

L'edilizia di "immagine"

L'ingresso aeroportuale

L'avvicinamento ad un aeroporto conduce necessariamente all'ingresso principale. In questo luogo sono disposti gli organismi atti al controllo, alla sosta dei visitatori e, al contempo, i servizi e gli alloggi di chi è preposto alla difesa e alla sorveglianza della infrastruttura aerea. In particolare l'ingresso aeroportuale dispone di due tipi edilizi distinti riguardanti il cancello d'ingresso, che costituisce il punto di filtro della recinzione, ed il corpo di guardia.

Particolari esigenze operative prevedono l'ubicazione di corpi di guardia, con relativi ingressi, in diversi punti di una base aerea. Nel Ventennio, aeroporti di grande estensione ebbero la necessità di distinti corpi di guardia, almeno uno per ogni settore specifico. Le zone aeroportuali erano denominate secondo il fronte rivolto ai punti cardinali. Tale consuetudine è rimasta tuttora valida in molti aeroporti, come Ciampino e Capodichino, che hanno conservato gli antichi ingressi aeroportuali.

L'organizzazione distributiva di un ingresso aeroportuale, con il relativo corpo di guardia, risponde a criteri funzionali precisi. Innanzi tutto vi è la necessità di definire un'area di sosta tra il cancello e il corpo di guardia, in modo che essa diventi l'elemento fulcro di un sistema distributivo organico. L'articolazione prevalente è la successione di uno slargo d'invito, antistante all'ingresso principale, e quello successivo dominante, spesso configurato dalle quinte murarie del corpo di fabbrica ospitante il servizio di guardia.

L'ingresso aeroportuale ha una notevole importanza per quanto attiene agli aspetti di decoro da rappresentare, poiché propone all'esterno l'immagine architettonica dell'aeroporto, rivelandone spesso il codice figurativo e la qualità edilizia degli edifici di maggiore rilievo. Questa esigenza venne pienamente avvertita dalla Regia Aeronautica disponendo che questa parte dell'aeroporto venisse sottolineata da una discreta monumentalità, risolta con l'uso di un appropriato repertorio linguistico.

Tra gli esempi di ingressi aeroportuali, dei primi anni della storia della Regia Aeronautica, si conoscono quelli di Centocelle nord, Orbetello e Napoli Capodichino sud, accomunati dalla stessa veste linguistica, i cui elementi sono reperiti dal mondo della memoria classica. Così a Centocelle nord, la porta carraia è retta da due pilastri tripartiti, decorati con appariscenti triglifi e conclusi da un deciso capitello dorico con soprastante aquila reale. Eleganti volute, di gusto tardo-settecento, legano i pilastri agli ingressi laterali le cui mostre presentano un sobrio bugnato.

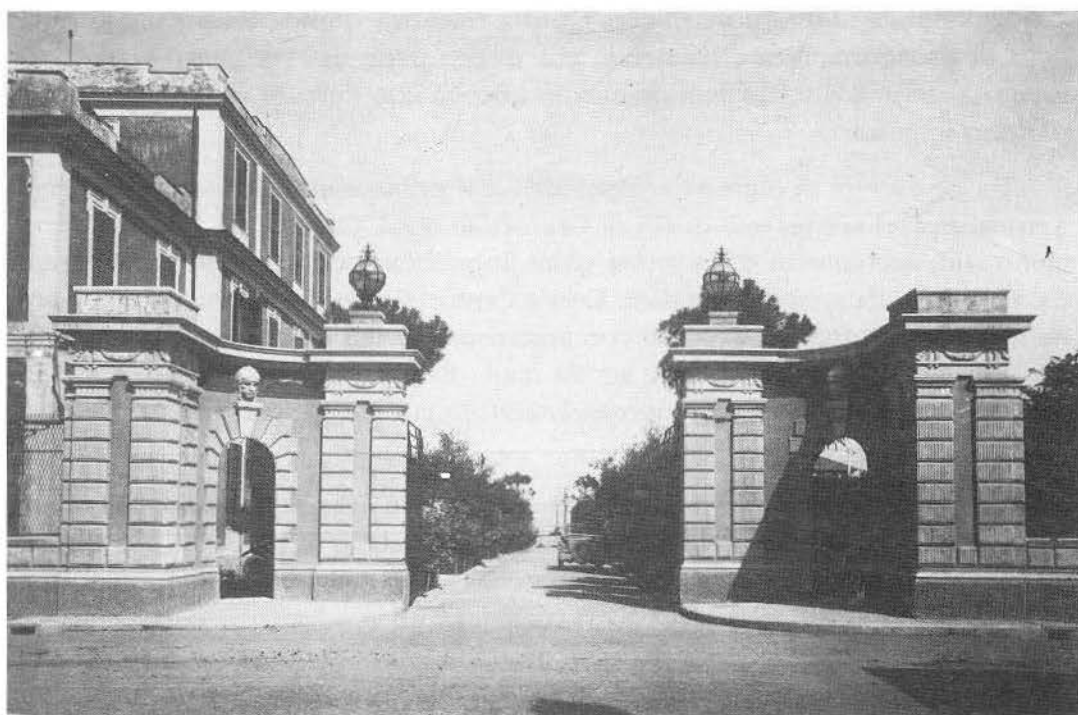
Parimenti ad Orbetello, sull'eco delle prestigiose imprese aviatorie che in quel luogo videro approntarsi le principali fasi organizzative, è rinnovata, alla fine degli anni Venti, la cinta aeroportuale, caratterizzata da elementi architettonici attinti dal repertorio eclettico-storicistico richiamante un moderato neoclassicismo. Il tratto riguardante l'ingresso principale presenta una muratura di recinzione sulla quale si aprono, ad intervalli regolari, le aperture dei locali che ospitano i vari



Aeroporto Centocelle – Settore nord.

servizi di guardia. Un altro ingresso secondario, che accedeva alla parte residenziale dell'idroscalo, presenta interessanti caratteri architettonici nei due passaggi laterali che affiancano la porta carraia, definiti da decise pilastrature angolari, decorate con sobrie lesene bugnate, sormontate da una interessante fascia trabeata.

Caratteri decisamente monumentali, sottolineati da una articolazione architettonica di gusto tardo-rinascimentale, sono presenti anche nell'ingresso di Capodichino sud. La veste monumentale rispose all'esigenza di accogliere degnamente i visitatori nello slargo prospiciente l'edificio dell'Accademia Aeronautica di cui si poneva come solenne quinta d'ingresso. Attualmente l'accesso si compone della porta carraia, enfaticamente distinta dalle edicole poste di fianco, e di un fabbricato laterale accogliente i diversi servizi d'aeroporto. Si presume che l'autore della parte architettonica sia stato l'architetto Armando Brasini, i cui segni distintivi, come



Idroscalo di Orbetello.

*Aeroporto di Napoli Capodichino.
Corpo di Guardia.*

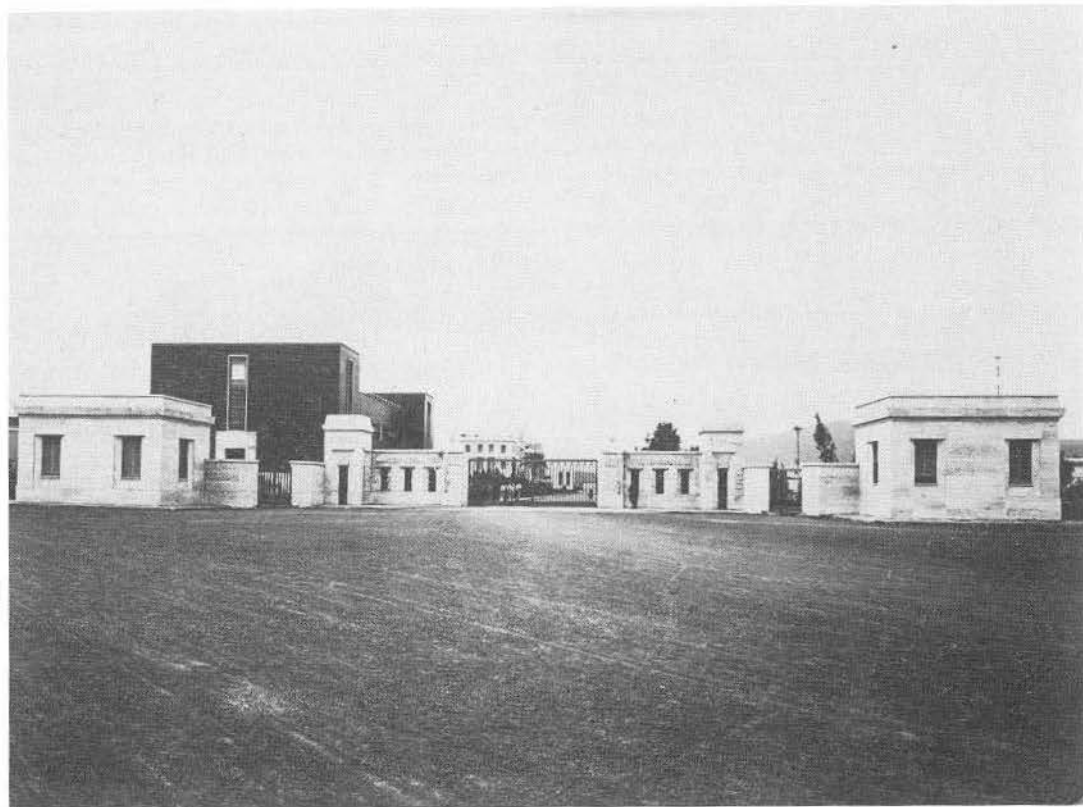


l'elemento decorativo contenuto nel fastigio spezzato, presente nell'attico dell'edificio dei servizi, lasciano ampiamente ritenere.

Un discorso notevolmente evolutivo si può notare nell'aeroporto di Montecelio, con l'ingresso principale disposto alla testata del primario asse di penetrazione aeroportuale. La disposizione planimetrica che si rileva dalle fabbriche, tuttora esistenti, è esemplare. Il complesso ingresso-corpo di guardia dispone, dopo il filtro d'accesso, di un'ampia piazzola ovale dove si serrano, a forbice, le due fabbriche gemelle ospitanti i servizi di controllo e vigilanza aeroportuale. Gli edifici sono composti da due corpi di fabbrica, ortogonali tra loro, che dispongono, al vertice dell'angolo di confluenza, di una rientranza concava organizzata a portico. I due fabbricati delimitano pertanto uno spazio curvilineo che riproposto

*Aeroporto Montecelio.
Corpo di Guardia.*





Guidonia – Centro Sperimentale.
Corpo di Guardia.



Aeroporto di Pisa – Ingresso aeroportuale.



*Aeroporto di Loreto.
Ingresso aeroportuale.*

simmetricamente definisce la configurazione ovale del piazzale. La disposizione planimetrica è semplice mirante a consentire il controllo dell'ingresso in maniera agevole e funzionale. Tutto l'insieme è uniformato dalla semplicità della veste, ispirata ai canoni del "barocchetto" romano. La stessa disposizione planimetrica venne successivamente adottata per l'idroscalo di Lero, nel Dodecanneso, ovviamente con caratteri linguistici più attenti alla influenza locale.

Diversa è l'immagine figurativa che presenta l'altro ingresso aeroportuale di Guidonia, realizzato in occasione dell'ampliamento aeroportuale dovuto alle esigenze del Centro Sperimentale. L'organizzazione delle parti è differente rispetto a quella proposta con l'ingresso dell'antico Montecelio; nell'accesso al Centro Sperimentale l'articolazione spaziale è mirata ad ottenere un respiro più ampio, in armonia con i caratteri architettonici che distinguevano le fabbriche disposte lungo il viale Guidoni a cui l'ingresso dà adito. L'architettura è semplice, sobria, alludente alla tematica novecentista.

I caratteri propriamente individuali dell'ingresso aeroportuale in genere, si uniformarono, nei secondi anni Trenta, in un tipo proponibile per ogni circostanza. L'ingresso principale, pertanto, in ossequio alla formale laconicità del Razionalismo architettonico, assunse le vesti rigorose di semplicissime forme, distinte

dalla purezza geometrica e dalla tessitura materica del rivestimento, solitamente in lastre di travertino. Esempi del genere si incontrano in quella fioritura aeroportuale degli anni precedenti il secondo evento bellico mondiale, tra la quale si citano i casi di Loreto, Trapani, Comiso e Alghero.

Caratteri particolari presentano invece i corpi di guardia degli aeroporti di Cagliari Elmas e di Brindisi. Una diversa personalità progettuale conferisce alle due fabbriche una spiccata individualità, pur rispettando i canoni linguistici del movimento razionalista. A Cagliari Elmas, l'ingresso aeroportuale, realizzato alla metà degli anni Trenta, è distinto da due palazzine gemelle, di cui una adibita a corpo di guardia. La fabbrica è ascrivibile al movimento razionalista ma possiede un timbro singolare, un carattere decisamente espressionista, denunciato nella parte superiore dell'edificio dove prevale il pieno della muratura, appena inciso dalle taglienti aperture. Sembra che l'autore di tale architettura, come di altre singolari parti dell'aeroporto cagliaritano, che ebbe una configurazione architettonica di rilevante interesse, sia stato l'ingegnere Giorgio Gandini, di Ferrara, il cui



*Aeroporto di Cagliari-Elmas.
Corpo di Guardia.*

incarico, debitamente assolto in termini di positiva qualità, allontana qualche sospetto di favoritismo dovuto alla origine ferrarese, comune a quella del ministro allora in carica. A Brindisi, invece, l'edificio adibito a corpo di guardia è un emblematico esempio di appartenenza a quel linguaggio razionalista più aderente ad una tematica comune. La elementare e tipica morfologia del corpo di guardia, impostato su un impianto distributivo simmetrico, composto da due ali dalla testata convessa raccordate da un corpo di fabbrica dotato di portico, presenta analogie formali con l'architettura di Sartoris e di Libera, esponenti del movimento razionalista degli anni Trenta.

L'edificio Comando

Nell'edilizia aeroportuale l'edificio Comando riveste quella importanza dovuta alle funzioni di prestigio, che l'istituto del comando richiede, le quali vengono rappresentate con una veste architettonica decorosa, in un primo tempo risolta con le suggestioni dell'ornamento, poi definita con una caratterizzazione morfologica particolare. Resta singolare, nel panorama di questo tipo edilizio, il modello adottato nei numerosi aeroporti realizzati nei secondi anni Trenta, con la torre controllo sistemata sul terrazzo superiore, in una integrazione formale e funzionale degna di interesse.

Sul piano funzionale la tipologia distributiva generalmente adottata per l'edificio Comando è commisurata alle esigenze delle caratteristiche degli aeroplani esistenti nel Ventennio. L'adozione della soluzione mista, con la torre controllo ubicata sul terrazzo della palazzina Comando, imponeva il posizionamento di questa fabbrica in un punto dell'aeroporto tale da consentire il controllo dell'attività di volo, sia agli addetti che al Comandante dell'aeroporto che poteva intervenire direttamente qualora se ne rappresentasse la necessità.

Uno dei più antichi edifici Comando aeroportuali fu quello di Furbara, negli anni Venti, probabilmente ereditato dal Regio Esercito. Dalle modeste linee architettoniche, la palazzina si distingueva per qualche elemento caratteristico come



*Aeroporto di Furbara.
Palazzina Comando.*



*Aeroporto di Ghedi.
Edificio Comando.*

la loggia coperta del terrazzo, utilizzata presumibilmente quale osservatorio per eventuali esigenze operative.

Utilizzazioni dovute al recupero di eventuali preesistenze, da adibire quale sede per il Comando, si ebbero sugli aeroporti di Ghedi e Gorizia. A Ghedi viene utilizzata una villa, con qualche vago carattere Liberty, il cui elemento dominante è una torre, alla quale sono accorpati altri successivi corpi di fabbrica, con una disposizione tipo-morfologica caratteristica delle aree del nord-est del paese. Un evidente rapporto con la tradizione locale è rintracciabile nell'edificio Comando dell'aeroporto di Gorizia, che ripropone uno schema tipico palladiano con una simmetrica successione di differenti volumi.

Per contro eccezionali ed innovativi caratteri architettonici distinguevano la palazzina Comando dell'idroscalo di Puntisella. Elevantesi su due piani fuori terra,



*Aeroporto di Gorizia.
Edificio Comando.*



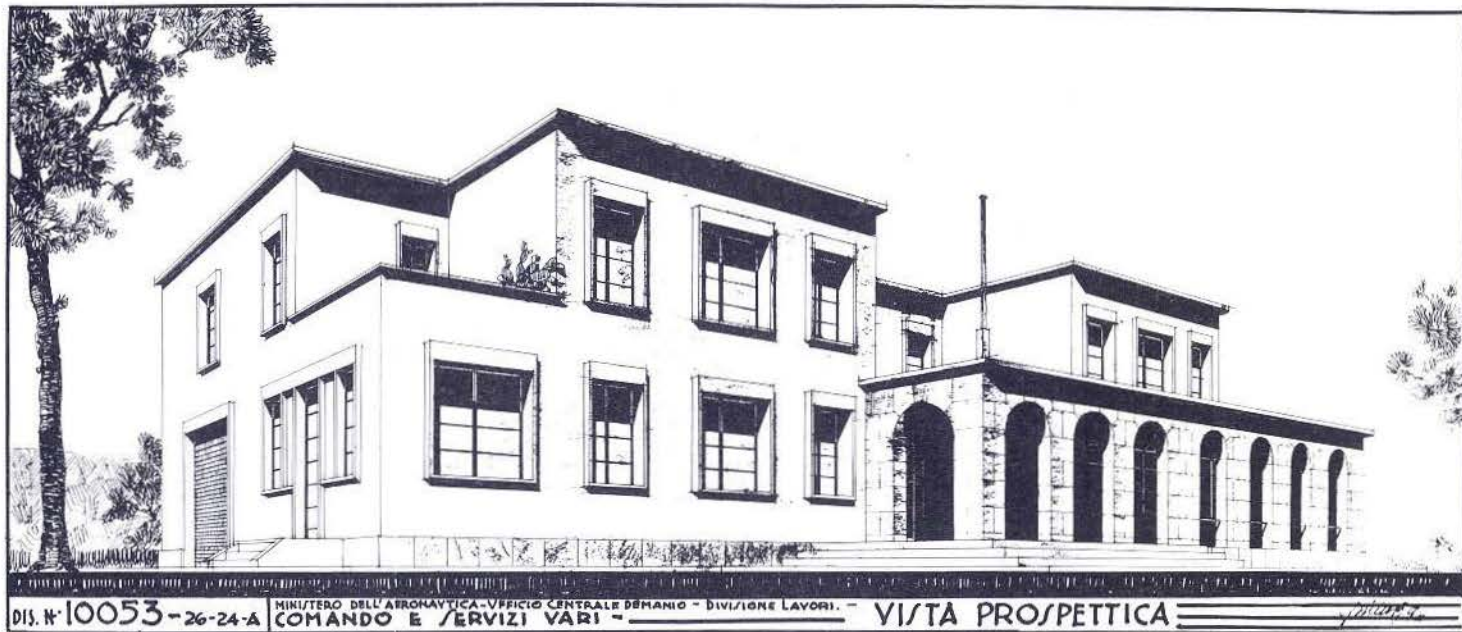
*Aeroporto di Padova.
L'edificio Comando nella attuale
veste.*

l'edificio proponeva l'aspetto distributivo tipico della palazzina Comando aeroportuale, attuato con un edificio in linea, nel quale un corridoio longitudinale consente l'apertura dei locali disposti su ambo i fronti; al centro, in corrispondenza dell'ingresso principale, sono ubicati l'atrio e il vano scala che porta al piano superiore. Questi generali caratteri distributivi distingueranno sostanzialmente in seguito il tipo edilizio in argomento. Nella palazzina di Puntisella è l'architettura classicheggiante, riannodante i fili della storia in una rilettura originalissima, che desta meraviglia per l'eleganza compositiva, indice di sicuro "mestiere", che non è soltanto un episodio isolato ma un fenomeno culturale generale. Nella rassegna dell'edilizia aeroportuale degli anni Venti, riferita all'area del nord-est d'Italia, esaminata nel capitolo sull'eclettismo, gli episodi edilizi dalla notevole qualità architettonica sono numerosi e dimostrano l'alta professionalità dell'allora Sezione Demanio di Padova.

Altro tipico esempio di palazzina Comando è quello proposto sull'aeroporto di Parma, il quale, singolarmente, è la copia gemella di quello attualmente esistente a Padova, che a suo tempo aveva funzioni di sede di Commissariato. I caratteri di questa architettura sono stati già accennati nel capitolo sull'eclettismo; essi propongono un classicismo influenzato da reminiscenze linguistiche venete. Il prospetto è scandito ritmicamente dalle lesene ripartite secondo un modulo, ricavato agli interassi, che spartisce la facciata in parti, con un effetto di distensione ai lati, per poi serrarsi nelle quinte mediane, ed infine ridistendersi nella centrale dove campeggia una serliana, sobriamente disegnata alla maniera veneta.

A Roma Ciampino e a Napoli Capodichino l'edilizia adibita per il Comando aeroporto, ubbidisce agli stessi criteri distributivi di quella del nord del paese. Mutano invece i caratteri architettonici, da quelli prediligenti il "barocchetto" romano, come a Ciampino, a quelli napoletani, riflettenti temi del neorinascimento partenopeo, venato da allusioni archeologiche.

Caratteri architettonici di rilievo ebbero gli edifici Comando degli aeroporti di Orbetello e di Montecelio. Ambedue gli edifici presentano comuni caratteri distributivi ed architettonici. L'importanza di queste due palazzine è da ricercare negli



Ufficio centrale del Demanio – Progetto di edificio Comando.

aspetti linguistici, che esprimono ancora un repertorio accademico, classicheggiante, ma, insolitamente presentano gli elementi di una avvertenza nuova, consistente nella ricerca di una tematica tendente ad una figurazione architettonica che assumerà la denominazione di Novecento; questa, già pronunciata a Milano, agli inizi degli anni Venti, con l'opera di De Finetti e Muzio, è più tardi in via di affermazione anche nell'area romana, con l'opera di revisione del codice classicista compiuta da Gino Capponi, a cui è doveroso aggiungere quella analoga degli oscuri artefici delle due palazzine in esame, elaborate proprio durante il manifestarsi di tale processo.

Un caso particolare di edificio Comando, elaborato dall'Ufficio Centrale del Demanio, precisamente dallo stesso autore del primo progetto di Palazzo Aeronautica, è una proposta progettuale che rimase probabilmente soltanto una intenzione che non ebbe un seguito applicativo. Di questo progetto è disponibile soltanto una prospettiva, dove si ravvisa una configurazione planimetrica affatto diversa rispetto ai canonici criteri adottati per la tipologia edilizia in esame. Il linguaggio architettonico potrebbe essere individuato in quello razionalista, ma le particolari incorniciature delle finestre e il portico antistante la facciata principale, che ripropone il tema altomedievale del nartece, fanno propendere per il Novecento. È da rilevare una curiosa anomalia, presente nel portico, dovuta alla maggiore estensione del terzo pilastro, visto da sinistra, rispetto agli altri. La mancanza di altri documenti non ci consente di fornire una spiegazione logica. Tuttavia è accettabile la seguente ipotesi, che si deduce osservando la scala che accede ad una parte del portico; proseguendo la conclusione della scala in prossimità del terzo fornice, si nota che il progettista, per assecondare l'impegno delle due pedate, è stato costretto ad aumentare il fronte del pilastro. Ma è una scelta che non regge a nessun criterio formale, anche perché il pilastro anomalo non è posto nemmeno sull'asse di simmetria del portico, dove avrebbe potuto avere una giustificazione formale in un contesto generale che ne giustificasse la presenza.

Una propria autonomia figurativa distingueva la palazzina Comando dell'aeroporto di Palermo Boccadifalco. Anche se la concezione distributiva è quella solitamente adottata nelle fabbriche di questo tipo, – che prevedono solitamente un corridoio longitudinale su cui si aprono i vari locali – l'edificio palermitano ha

una conformazione planimetrica più varia. Ad una testata l'andamento murario percorre una semicirconferenza che si impone, come episodio di maggiore rilievo, nella visione generale. L'indirizzo espressivo che si ravvisa è chiaramente ascrivibile al Razionalismo architettonico.

Ma l'immagine prevalente che distinse il tipo edilizio della palazzina Comando, al volgere degli anni Trenta, è quella che ebbe una larga diffusione in tutta la penisola, secondo determinati criteri tipo-morfologici che vennero sempre scrupolosamente rispettati. Realizzata con un caratteristico andamento a riseghe, con alla conclusione la torre controllo, la palazzina costituisce il riferimento epocale e distintivo dell'attività aeronautica di un momento storico particolare. Le testimonianze pervenute, tra edifici ancora esistenti e quelli ricordati soltanto dalle documentazioni, dimostrano la larghissima diffusione di questo tipo che, tuttavia, in ogni singolo caso differisce dal prototipo di riferimento per qualche dettaglio, per il tipo di rivestimento o per gli effetti armoniosi dovuti alla sensibilità compositiva del progettista, attento anche allo studio dei caratteri ambientali dell'aeroporto.

Elaborato secondo i canoni del più ortodosso Razionalismo, l'aspetto caratteristico di questo singolare edificio è relativo alla sagoma del profilo principale, ottenuta temperando l'altezza e la volumetria, dalla quota più alta dove è disposta la torre controllo, fino ai corpi di fabbrica laterali, come per rispettare i vincoli della vicinissima area di volo. L'organizzazione formale complessiva presenta un apparente solido blocco volumetrico dal quale, con asportazione di parti, è conseguito il risultato di ottenere un aspetto gradonato, visto lungo il prospetto generale, ed un progressivo espandersi del fronte se l'edificio è osservato di fianco.

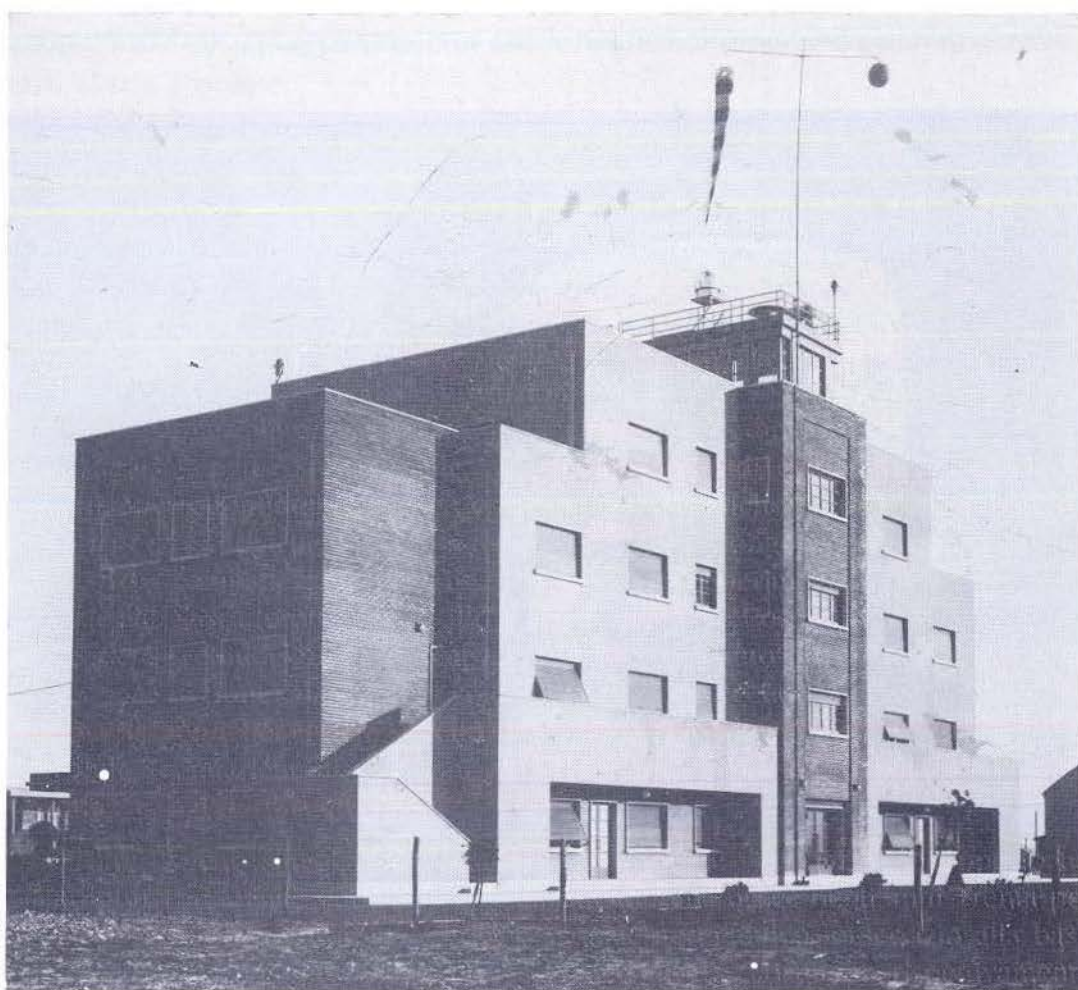
Tra gli esempi, copiosi in tutta la penisola, perché elaborati contemporaneamente in un momento storico in cui venivano realizzate numerose infrastrutture aeroportuali, si citano quelli di Loreto, Viterbo, Lecce, Alghero, Comiso e Catania. Il linguaggio comunemente adottato è un Razionalismo molto sobrio, composto da un repertorio ornamentale che sottolinea con semplicità i vuoti delle aperture



*Aeroporto di Palermo,
Edificio Comando.*



*Aeroporto di Viterbo.
Edificio Comando.*



*Aeroporto di Comiso.
Edificio Comando.*



*Aeroporto di Loreto.
Edificio Comando.*



Aeroporto di Treviso - Edificio Comando.

e i vari corpi di fabbrica. Tessiture in laterizio o a semplice intonaco distinguono le singole volumetrie. Solitamente il partito figurativo che ravviva l'immagine dell'edificio è il segno verticale offerto dall'elemento disposto sull'asse di simmetria dei fronti principali, generalmente la fascia vetrata del vano scala e la sequenza degli ambienti centrali sottolineati da una decisa incorniciatura.

Nell'edificio Comando di una infrastruttura aerea, si accentrano generalmente le funzioni di diversi enti e servizi, dagli istituti che ne distinguono il nome a quelli amministrativi e tecnico-operativi. Caso emblematico di una polivalenza di funzioni, che si esterna singolarmente anche sul piano formale, è quello rappresentato dalla palazzina Comando di Pisa. In questo edificio, realizzato nel 1937, le più disparate funzioni trovano accoglimento e vengono risolte con un'accurata separazione di quelle che hanno natura e caratteri comuni, – e richiedono spesso il rispetto di esigenze di riservatezza – studiando percorsi obbligati, che riducono eventuali indebite interferenze. Quanto sopra è ottenuto movimentando opportunamente il corpo di fabbrica per consentire il ricavo di ingressi adeguati. Il piano terra accoglie i servizi amministrativi e tecnici, mentre quello superiore è riservato alle diverse funzioni di comando aeroportuali. Ne deriva un edificio dalla singolare movimentazione volumetrica, dai caratteri linguistici razionalisti, che ne accresce il fascino di una architettura particolare.

Gli edifici tecnico-operativi

La torre di controllo

L'infrastruttura aeroportuale più appariscente, appartenente alla categoria delle fabbriche di supporto tecnico-operativo, è certamente la torre controllo. Concepita nella sua veste figurativa classica quale edificio dotato di propria autonomia, l'immagine ricorrente è quella della struttura metallica a traliccio, alla cui sommità è disposta la piazzola con il riparo ospitante il punto di controllo.⁶ Una presenza che distingue il luogo aeroportuale non tanto per caratteri architettonici quanto per il richiamo immediato all'attività specifica del volo. Nel Ventennio



*Aeroporto di Cerveteri.
Stazione radiotelegrafica.*

*Aeroporto di Gorizia.
Stazione radiotelegrafica.*



l'edificio della torre controllo è generalmente associato alla palazzina Comando, con la quale instaura un rapporto tipologico-formale di perfetta simbiosi. È da ritenere quasi la figura emblematica dell'aeroporto della Regia Aeronautica l'immagine della palazzina Comando, con il suo completamento con la torre controllo, che nell'occasione rinuncia a parte delle sue prerogative di individualità figurativa propria per completarsi con l'edificio sottostante. L'associazione tipo-funzionale tra la palazzina Comando e la torre controllo era peraltro possibile, nel periodo tra le due guerre, per le caratteristiche degli aeroplani allora in dotazione, che permettevano l'adozione di tale tipologia, richiamante un'attività di volo ancora nella sfera di una scala a misura d'uomo.

Gli edifici per le telecomunicazioni

Nel periodo tra le due guerre il servizio per le telecomunicazioni viene, in genere, svolto in edifici destinati ad altri compiti, con gli effetti di qualche inconveniente, oppure in sede propria che è solitamente una baracca. Con il progresso aeronautico i tipi edilizi, accoglienti queste particolari attività, si evolvono per definire una tipologia distributiva, distinta dalla particolare identità, che spesso si riveste di interessanti caratteri architettonici.

Per le comunicazioni radiotelegrafiche, che è una delle attività operative vitali per l'esercizio del volo, si rende immediatamente necessaria l'individuazione di un tipo edilizio per ospitare correttamente il servizio. Agli inizi l'edificio per la stazione radiotelegrafica non presenta caratteri che ne giustificano un interesse da un punto di vista architettonico. Spesso sono semplici costruzioni, talvolta modestissime, distinte soltanto dalle apparecchiature che richiamano le funzioni delle telecomunicazioni. In seguito la fabbrica ospitante il servizio radiotelegrafico incomincia, quasi timidamente, ad assumere una configurazione più dignitosa, con una tipologia distributiva più movimentata e con qualche elemento ornamentale che conferisce al servizio un certo decoro. Così nel 1926, sull'aeroporto di Cerveteri è presente una fabbrica adibita quale stazione radiotelegrafica, dotata

di elementi decorativi che richiamano il linguaggio del "barocchetto" romano. L'edificio espone curiosamente una copertura a tetto che protegge una metà della fabbrica che si eleva al livello del pianoterra, mentre l'altra parte, che dispone per due terzi di un piano superiore, è coperta da terrazzi, necessari per la collocazione della specifica apparecchiatura di servizio. Meglio curato è il rivestimento esterno di un'analoga stazione esistente sull'aeroporto di Gorizia. L'edificio, pur costituito da una semplice fabbrica, presenta dignitosi caratteri edilizi. Il trattamento degli esterni richiama, per analogia di caratteri, l'architettura locale degli anni Venti, della quale è stato già accennato nel capitolo sull'Eclettismo. Un'anticipazione quasi post-moderna è individuabile nei timpani delle finestre, la cui constatazione rafforza quel giudizio positivo in merito alla sensibilità architettonica che animava gli artefici che operarono nei primi anni della Regia Aeronautica, nell'area nord-est della penisola.

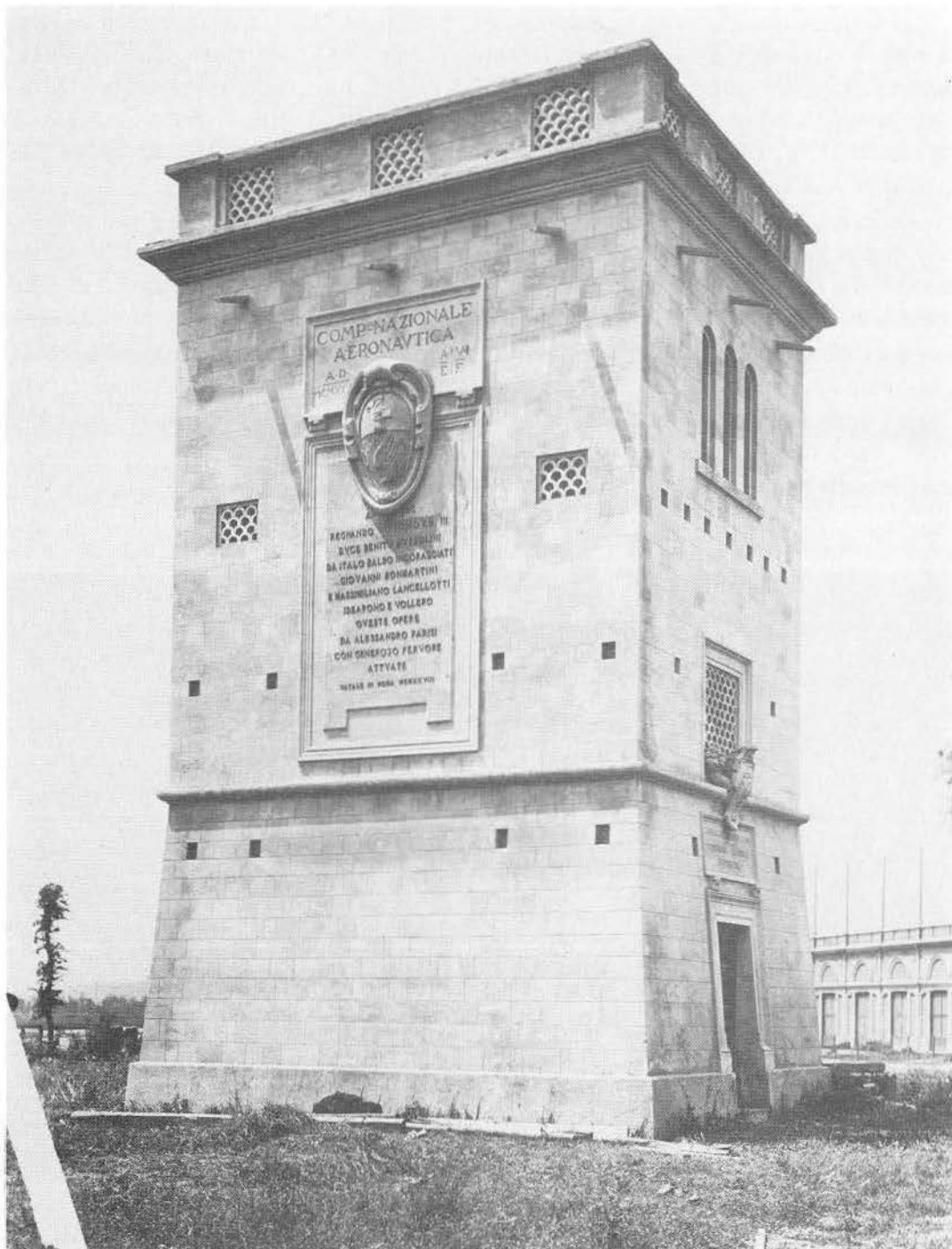
Caratteri distributivi appropriati al tipo della stazione radiotelegrafica si rinven-
gono in un episodio presente sull'aeroporto di Guidonia-Montecelio. È il caso di affermare che si è presenti davanti ad una evoluzione del tipo, completato sia sotto l'aspetto di un'appropriata veste architettonica che su quello di una corretta disposizione delle attività che si è fatta oltremodo complessa. Aggiungasi che nel caso in esame, in carattere con l'istituzione dell'ente ospitante, l'ambito dei compiti di esercizio è completato da quelli della ricerca. L'edificio, articolato su diversi piani, ospita i locali per laboratori sperimentali, una sala intercettazione, un centro studi e ricerche, ed è protetto da un corpo di guardia inserito nello stesso manufatto.

Caratteri decisamente architettonici sono presenti nella Stazione Radiotelegrafica di Cagliari-Elmas, edificata durante la fase di espansione e di rinnovamento dell'aeroporto, avvenuta nella prima metà degli anni Trenta, di cui richiama i prevalenti tipi linguistici, rientranti nella sfera del Razionalismo. Ma come è stato già constatato in precedenza, nell'architettura generale dell'aeroporto di Cagliari-Elmas è ravvisabile un'impronta personale, che accomuna la maggior parte degli edifici in una insolita veste architettonica. Articolato su tre volumi dissimmetrici, l'edificio della stazione RT presenta elementi decorativi inconsueti, tra i quali è da annotare il rivestimento dei setti che intervallano le aperture. Il rapporto tra la



*Aeroporto di Cagliari-Elmas.
Stazione radiotelegrafica.*

*Aeroporto del Littorio.
Cabina di trasformazione elettrica.*



combinazione porta-finestra e il tessuto ad intonaco dei prospetti, con la nitida fascia di gronda, sono gli accenti che distinguono una testimonianza che convalida una prassi edilizia di grande qualità.

Le centrali elettriche

Un tipo edilizio, importantissimo e vitale per il funzionamento operativo di un aeroporto militare, è la centrale elettrica di trasformazione. Agli inizi è una semplice e modesta costruzione, contenente l'impianto di ammassaggio della linea elettrica di fornitura ed un trasformatore che adatta la tensione in arrivo a quella di esercizio utilizzata nella installazione. Sugli aeroporti non si prevedono ancora utenze preferenziali e la diramazione elettrica alle diverse forniture è effettuata tramite armadi, che consentono la separazione della rete di alimentazione in caso di necessità.

Nell'opinione comune, in genere, non si riconosce alla centrale elettrica la necessità di attribuirle caratteri architettonici, ritenendola piuttosto una fabbrica industriale. Eppure questa particolare tipologia troverà architetti che ne riveleranno insospettite qualità formali. L'esempio più eclatante è quello della Centrale di Trezzo d'Adda, costruita nei primi anni del secolo con caratteri architettonici Liberty. Successivamente altri architetti, come Sant'Elia e Terragni, ne elaboreranno delle interessanti idee formali. Anche la Regia Aeronautica, forse avvertendo che, indipendentemente dalle funzioni, qualsiasi edificio contribuisce alla definizione della qualità ambientale, incomincia a curare l'aspetto architettonico di quei manufatti adibiti a specifiche esigenze, non trascurando nemmeno quelli di modeste entità come le cabine elettriche di trasformazione. Casi esemplari si incontrano sull'aeroporto del Littorio, dove è realizzata una torre che richiama aspetti propri della romanità imperiale; ad Orbetello, invece, sono i caratteri linguistici Novecento che improntano, in una veste sobria ed elegante, la locale cabina di trasformazione.



*Idroscalo di Orbetello.
Cabina di trasformazione elettrica.*



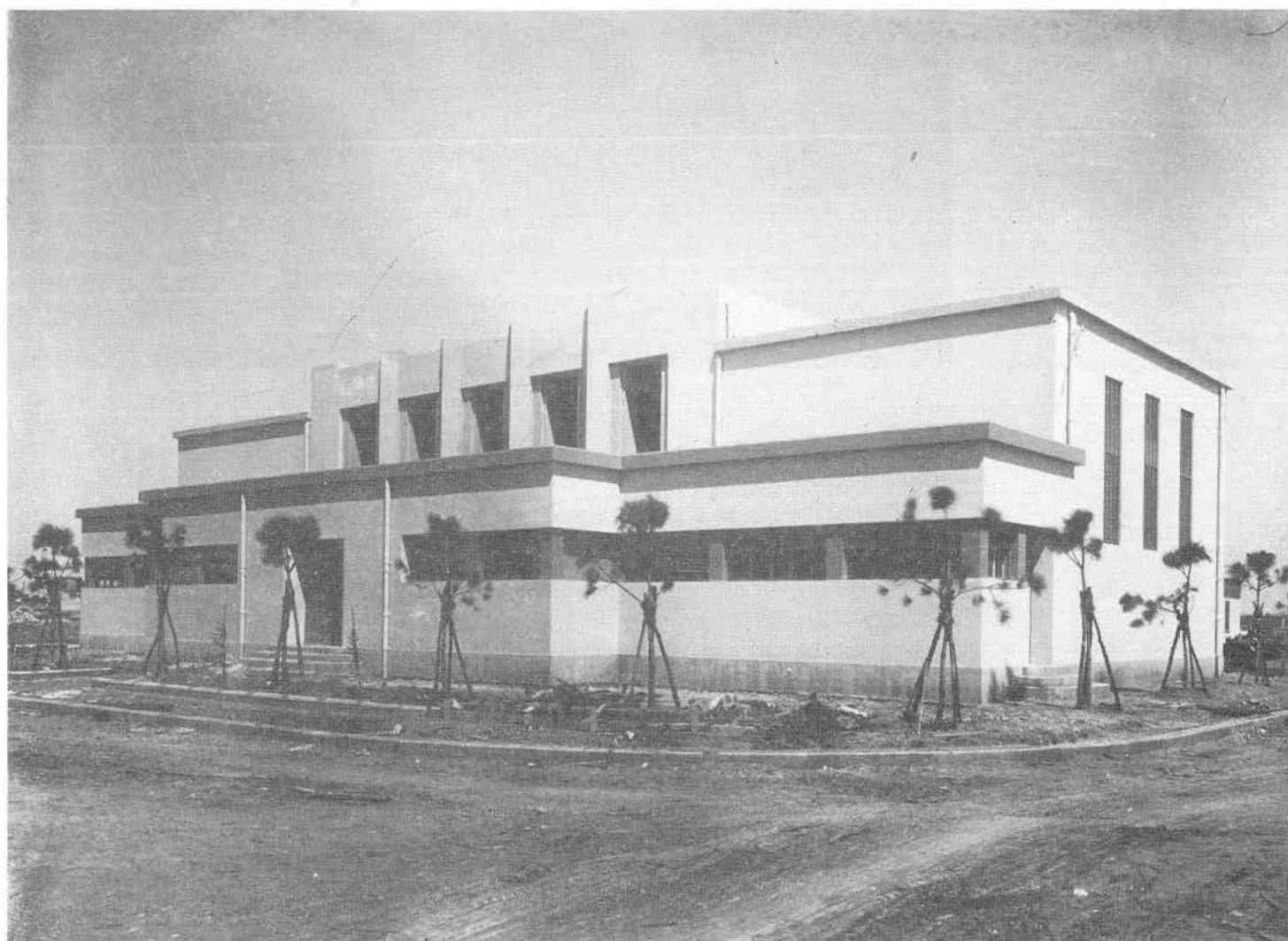
*Aeroporto di Ciampino.
Centrale elettrica per voli notturni.*

Con l'attività di volo, svolta di notte, il servizio dell'alimentazione elettrica aeroportuale assume aspetti specialistici e, per le fabbriche destinate ad assicurare tale fornitura, si incominciano ad adottare organismi più complessi. A Ciampino è esistente, nel 1929, una centrale elettrica per voli notturni. L'edificio, del quale disponiamo soltanto poche immagini fotografiche, presenta un'articolazione planimetrica piuttosto semplice, con una decisa rientranza della parte centrale del fronte principale. Sul filo esterno di questa parte si eleva una torretta sulla quale è sormontata una incastellatura recante segnali luminosi. Una decorazione ornamentale alludente ai temi del "barocchetto" romano e la particolare attrezzatura imprime alla fabbrica, seppure modesta, quei caratteri che ne impongono l'attenzione nel panorama aeroportuale. È da annotare che l'aspetto tipo-morfologico della centrale di Ciampino è riproposto nell'aerostadio di Augusta, con la diversità degli accenti suggeriti nella forma di un eclettismo ravvivato da elementi decorativi a voluta, che sottolineano le aperture del pianoterra.

A Cagliari-Elmas l'edificio della locale Centrale Elettrica, avente caratteri linguistici che richiamano la precedente Stazione RT dello stesso aeroporto, è carat-



*Idroscalo di Augusta.
Cabina di trasformazione elettrica.*

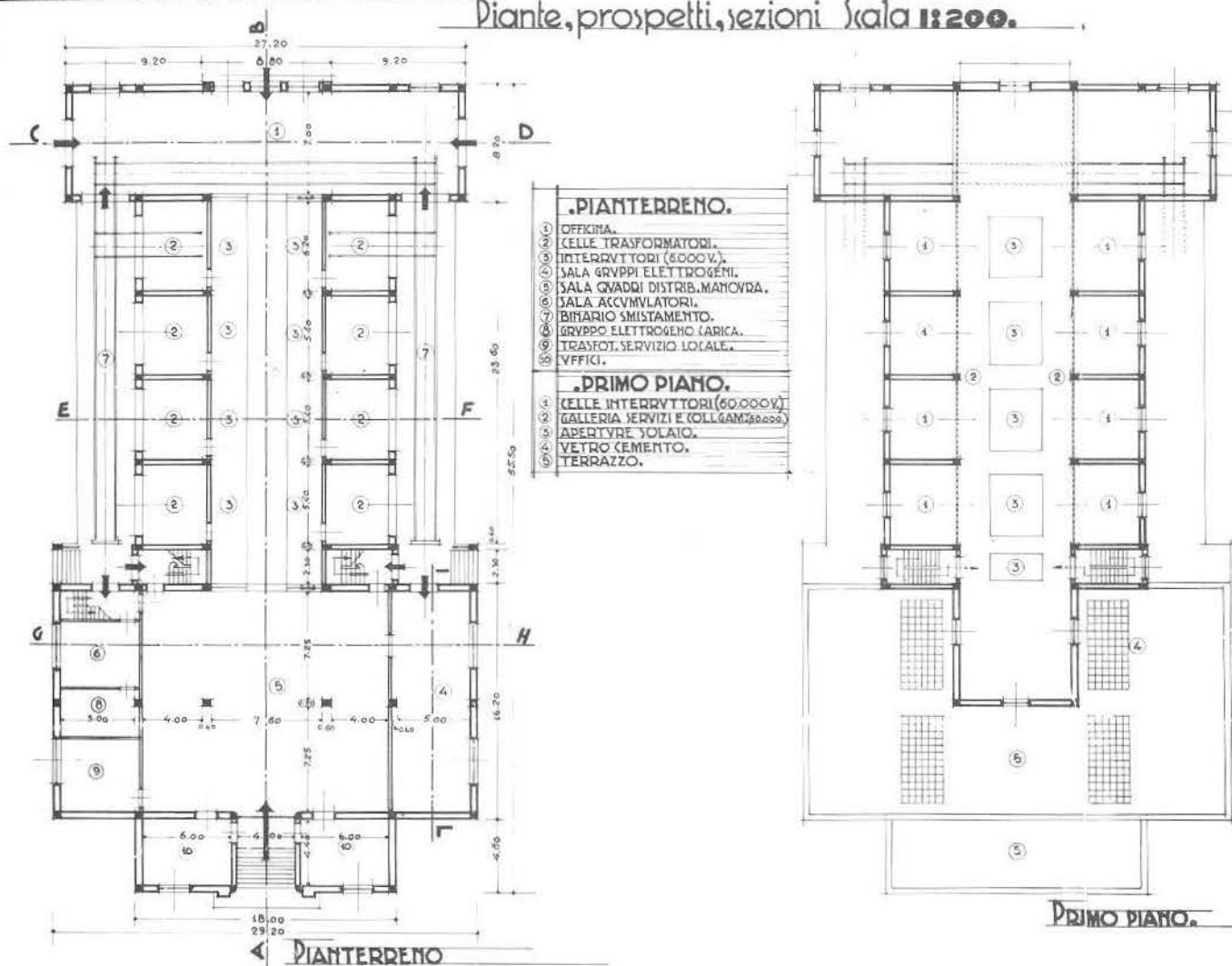


Aeroporto di Cagliari-Elmas – Centrale elettrica.

GUIDONIA: CENTRALE ELETTRICA.

10106
25-2

Piante, prospetti, sezioni Scala 1:200.



G.T. PROF. ARCH. A. LVONIGO.

Aeroporto di Guidonia Montecelio – Progetto di massima della Centrale elettrica di trasformazione di 60.000 Volts.

terizzato da una dignità architettonica individuabile nell'aspetto monumentale, nella insolita tipologia formale e nella cura del dettaglio. Il linguaggio adottato rientra nella corrente razionalista ma, come si è detto per molti edifici dell'aeroporto cagliaritano, presenta una impronta individuale. L'organismo edilizio è ripartito in due corpi di fabbrica contigui, con quello antistante, a semplice elevazione, distinto da una finestra a nastro; quello retrostante contiene i locali per le apparecchiature e si eleva per un'altezza doppia rispetto al precedente; questa parte dell'edificio è sottolineata da ampie aperture, intervallate al centro da lesene con una insolita forma triangolare che, lette a distanza, si armonizzano efficacemente nel prospetto.

Nell'ambito della tipologia riguardante la centrale elettrica di trasformazione, l'esempio più considerevole, esistente nel periodo tra le due guerre, è certamente quello di Guidonia-Montecelio. Il variegato impianto volumetrico, con il blocco centrale dal quale fuoriescono simmetricamente vari corpi di fabbrica, scanditi dalla sobria plasticità delle cornici e dei risalti, costituisce un modello di riferimento straordinario, considerando che all'epoca mancava un'edilizia industriale a cui riportarsi. L'edificio, di cui è rimasta soltanto la documentazione del progetto di massima, disponeva, a diverse quote, delle apparecchiature di esercizio e dei

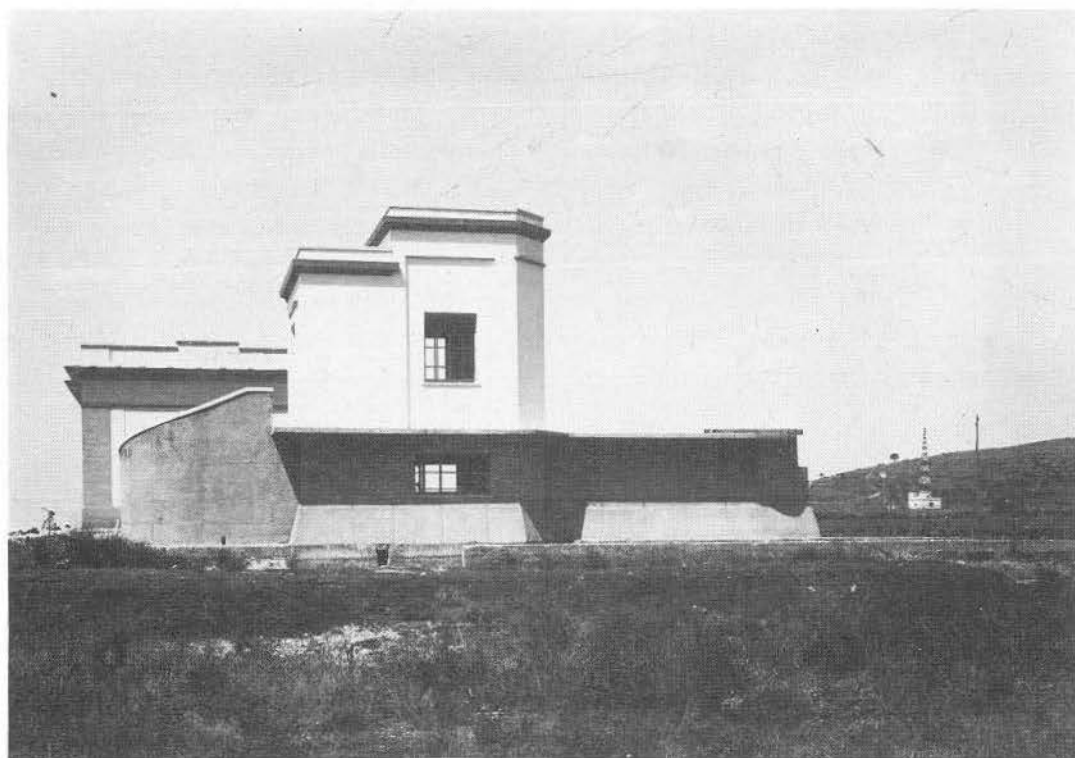
servizi annessi. Al piano superiore erano situate le celle con gli interruttori di alta tensione, a 60.000 volts, le quali si aprivano su un ampio salone dotato di aperture a loggia che permettevano una continuità spaziale con il sottostante piano, attrezzato per la trasformazione in bassa tensione. Nel corpo di fabbrica antistante il complesso era collocato il salone contenente i quadri per la distribuzione e la manovra. La chiarezza e la correttezza dell'impianto complessivo, la inconsueta suggestione dovuta alla combinazione tra struttura edilizia e apparecchiature elettriche, conferivano all'edificio un accento particolare nel panorama peraltro già eccezionale del Centro Sperimentale.

Gli edifici minori

Concludiamo la breve rassegna sulla edilizia tecnico-operativa, con la citazione di alcuni manufatti per servizi minori, che vengono indicati solo quando assumono una propria autonomia tipo-morfologica. Ad esempio sull'aeroporto di Guidonia è possibile rilevare, da documentazione fotografica, un edificio di modeste dimensioni ma dalla elegante e inconsueta figura. Utilizzato per la prova delle eliche il manufatto è rivelatore delle possibilità di poter inventare nuove forme assecondando la struttura alle necessità della funzione che, nel caso esaminato, suggerisce il tema architettonico.

Di maggior respiro si possono citare due eccellenti esempi di infrastrutture concepite con intenti razionali per la funzione che dovevano svolgere, quali gli edifici adibiti come autoreparti per gli aeroporti di Puntisella e Cagliari-Elmas. Di essi sono disponibili poche immagini fotografiche che non consentono una valutazione sui rispettivi caratteri distributivi. Tuttavia è da annotare la eccellente qualità edilizia, espressa mediante un linguaggio architettonico che, nell'aeroporto della rada di Pola, è accorta rielaborazione di forme classicheggianti, mentre in quello sardo è una esemplare versione dell'indirizzo espressivo razionalista.

Tra gli edifici concepiti come laboratori fotografici è pervenuta la testimonianza di quello di Alghero, distinto da una asimmetrica volumetria che, impaginata con il rivestimento in cotto, si esalta nel nitido blocco che svetta dall'insieme.



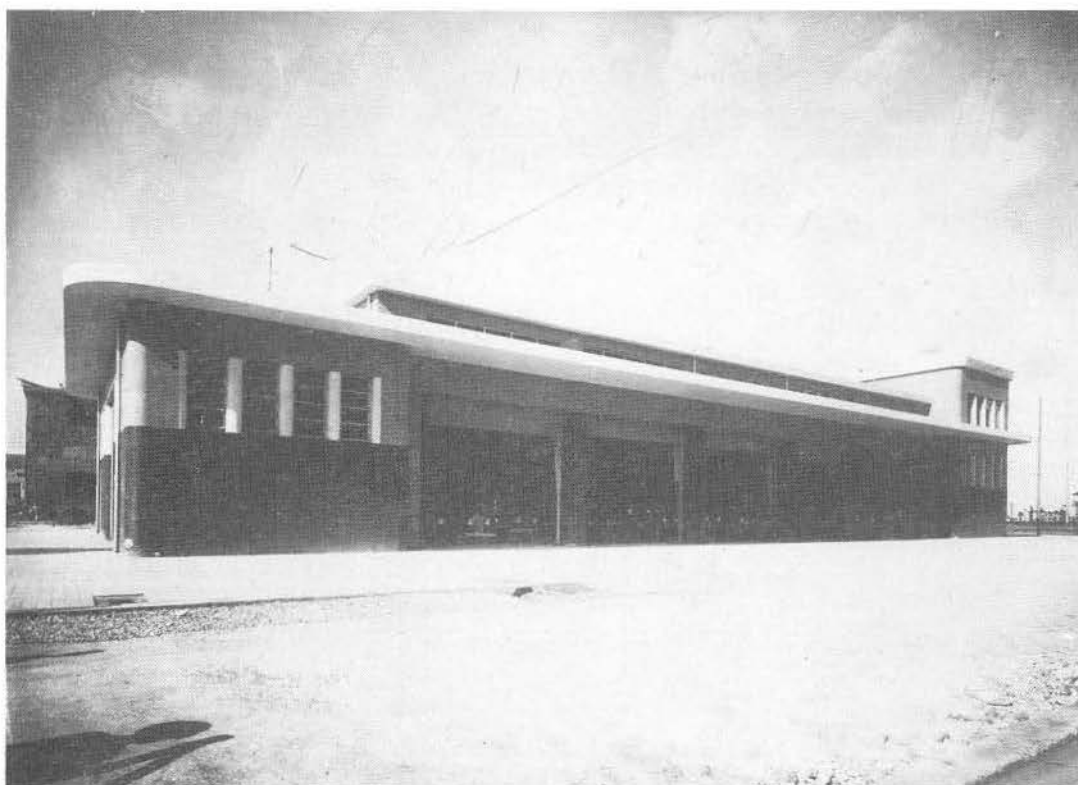
*Aeroporto di Guidonia,
Edificio prova eliche.*

*Aeroporto di Puntisella.
Autoreparto.*



Per il servizio sanitario si dispongono alcune immagini riguardanti gli aeroporti di Capua e Campoformido. La semplicità della fabbrica, nell'infermeria capuense, è ravvivata da una torretta che fuoriesce dalla copertura a tetto e non trova una logica spiegazione. L'infermeria dell'aeroporto di Campoformido, risalente al 1929, è collocata in un decoroso fabbricato, movimentato soltanto nelle parti laterali, che chiuse alle testate da semplici logge, aggettano leggermente rispetto al filo del corpo centrale.

*Aeroporto di Cagliari-Elmas.
Autoreparto.*

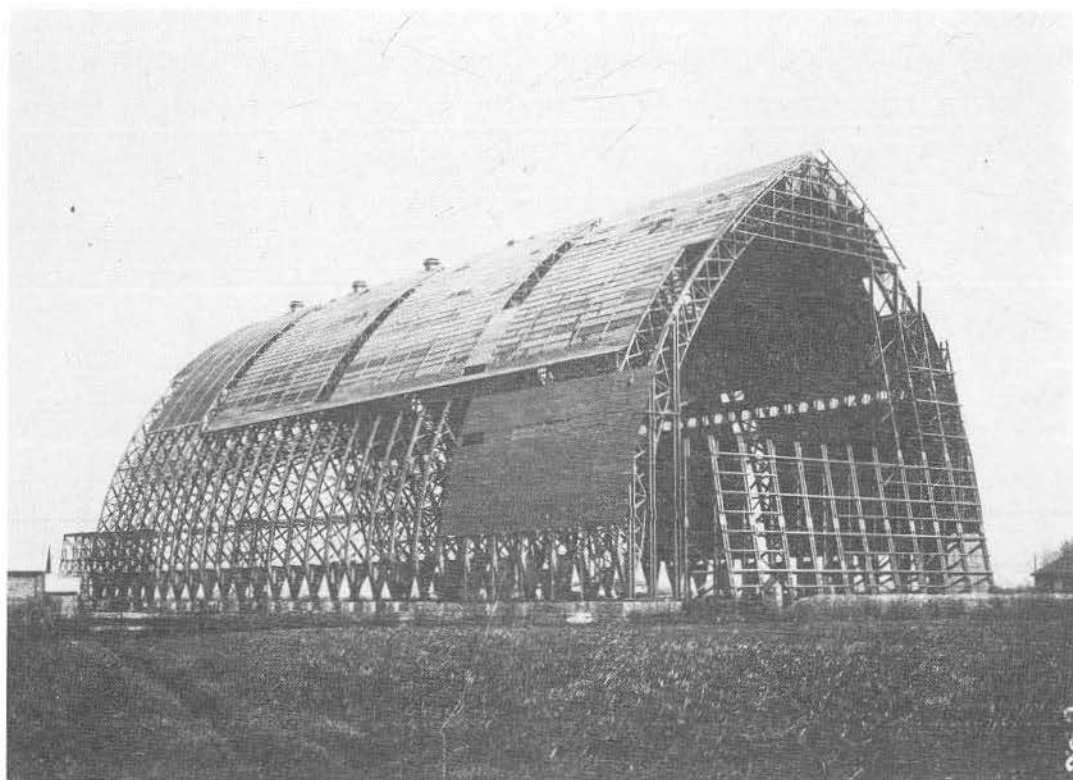


Abbiamo riservato di una trattazione a parte l'aviorimessa, l'edificio adibito per il ricovero e la manutenzione dell'aeroplano, non tanto perché lo si ritiene un tipo edilizio poco incline ad assumere vesti architettoniche, ma per l'ovvia constatazione che tra le tante infrastrutture a terra di un aeroporto, tale edificio è un poco il simbolo che rappresenta emblematicamente la specie e merita, pertanto, un esame particolare.

L'aviorimessa racchiude anche la facoltà di proporsi come episodio di architettura, poiché la sua presenza è una testimonianza che incide nel profilo aeroportuale, qualificandone spesso l'aspetto dimesso. Abbiamo già in precedenza accennato agli impatti provocati dalle aviorimesse per dirigibili, o al contributo qualificante di quelle nerviane che riscattavano un incerto profilo aeroportuale ad Orvieto e, al contempo, ne sovvertivano l'antica immagine ad Orbetello.

In questo saggio che si propone di individuare qualità architettoniche nell'edilizia aeronautica, l'aviorimessa è esaminata sotto l'aspetto dell'architettura. È necessaria quindi una debita premessa che chiarisca alcuni aspetti dicotomici tra architettura e ingegneria.

Nel secolo diciannovesimo, l'uso talvolta spregiudicato dei materiali che un tempo avevano svolto una funzione ausiliaria, come il ferro, determina una particolare corrente architettonica, distinta dalla grande dimensione, che viene definita architettura dell'ingegneria. Di fronte alle opere di Paxton, Eiffel e Freyssinet si resta ammirati dalla bellezza della nuda struttura e si è indotti a ritenere che nuovi valori estetici si possono individuare nella semplicità di una travatura metallica che risponde ad un dettato statico-costruttivo. In merito al possibile equivoco tecnico-meccanicistico, che presupporrebbe un debito della forma architettonica alla tecnica costruttiva, lo storico Bruno Zevi afferma in proposito: "Ogni arte ha i suoi «vincoli», e la tecnica edificatoria non ha né impedito né favorito lo svolgimento dell'arte. In alcune età della storia, la inventività tecnica è stata così



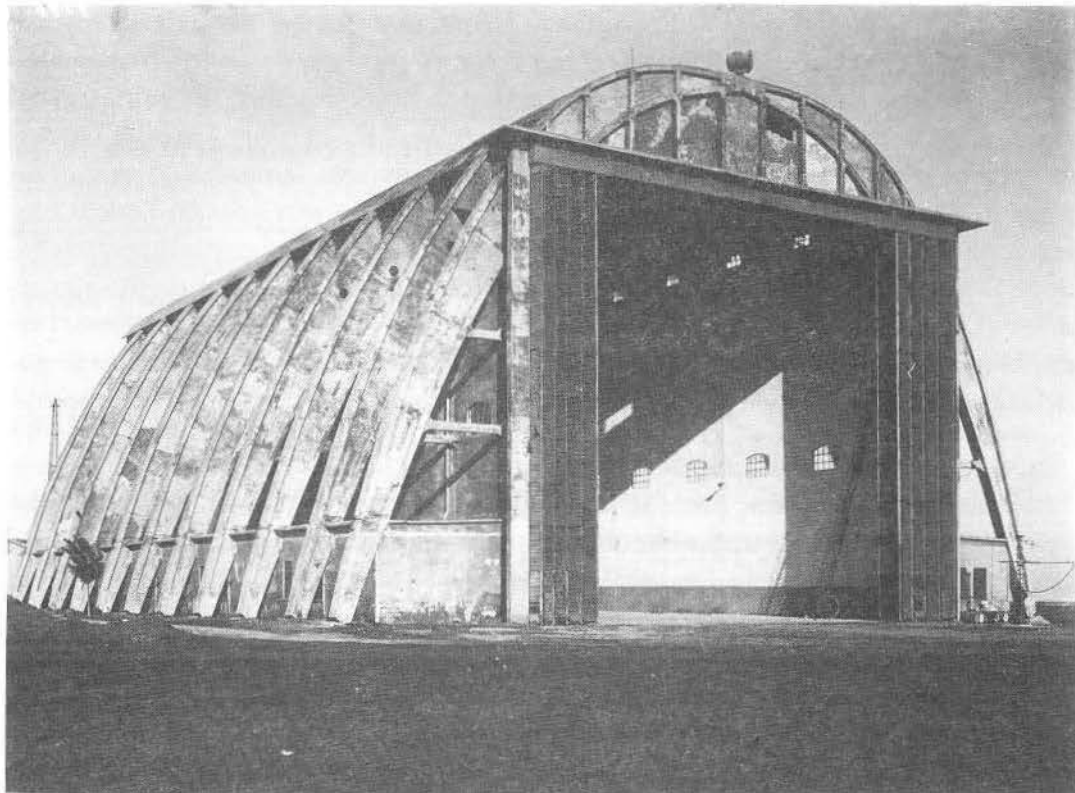
Aviorimessa di Ozzano.

incalzante da soverchiare, in apparenza, gli interessi formali; in effetti, in essa consisteva il vero impegno formale, come si comprende analizzando un mausoleo romano o una cattedrale gotica, la cupola del Brunelleschi o le strutture del Guarini, gli hangars del Freyssinet o i ponti di Robert Maillart" (1). Favorire l'aspetto della tecnica, la "firmitas" secondo l'assunto vitruviano, rispetto alle altre componenti che informano l'opera architettonica, determina, secondo Zevi, alcuni inconvenienti metodologici, tra i quali quello del "positivismo evoluzionistico", – dove il "progresso costruttivo" conduce al "progresso artistico" – e quello riguardante il punto di vista, ancora più grave, di ritenere migliori le opere dove "l'arditezza tecnica è maggiore". "Questi inconvenienti derivano da una mancata storizzazione della tecnica e, in conseguenza, da un'alterata visione del rapporto tra costruzione e architettura, tra intuito statico e intuito formale" (2).

Dalle perplessità di Bruno Zevi di comprendere nella storia dell'arte molte opere degli ingegneri strutturisti del secolo scorso, parte il critico d'arte Giulio Carlo Argan per affermare una diversa convinzione. "Credo... che anche i primi pionieri dei nuovi materiali e delle nuove tecniche avessero una sincera aspirazione artistica, benché espressa come «rettorica ingegneresca»; e che l'apparente spegnersi di quella aspirazione nei più recenti costruttori da null'altro dipenda che dallo spegnersi di quella rettorica, di quello zelo missionario o di quell'entusiasmo dei pionieri. Ma ciò significa soltanto che, nel corso dello sviluppo storico di quell'architettura tecnica, si è venuto progressivamente eliminando l'equivoco di ingegneria e architettura, o, più precisamente, il pregiudizio che identificava l'architettura con gli «stili» tradizionali" (3). Nel concordare pienamente con questo parere aggiungiamo che è ancora abbastanza diffuso, nella opinione comune, l'errore di ritenere l'architettura soltanto se si presenta con l'apparenza di un corredo ornamentale. La convinzione che l'architettura è ben altra cosa rispetto all'ineterata abitudine agli stili ornamentali è una conquista critica non soltanto del nostro tempo, ma anche di coscienze culturali di un certo livello. Nel secolo scorso l'esigenza di adornare l'edificio con apparati decorativi era talmente radicata nell'immaginario collettivo che molti ingegneri accettavano più o meno consapevolmente di adornare le loro fabbriche con temi eclettici e la snella colonna di ghisa doveva mascherarsi con orpelli classicheggianti per adattarsi all'edificio che la utilizzava. Ma l'equivoco critico raggiungerà l'apice della incongruenza quando uno dei componenti della commissione giudicatrice dei progetti per la nuova Stazione di Firenze, nel giustificare la scelta del progetto del gruppo Michelucci, di cui abbiamo già accennato in precedenza, affermerà di aver dato il suo consenso alla proposta modernista poiché la riteneva un'opera "industriale", che non avrebbe disturbato il retro della vicina chiesa di Santa Maria Novella.

L'invenzione di una struttura, sia quella riguardante una aviorimessa o quella interessante una aerostazione, "segue una precisa legge artistica: nasce da un processo intuitivo e, solo in un secondo tempo, viene controllata col calcolo matematico o, quando ciò non è possibile, sperimentalmente attraverso modelli sottoposti a sollecitazioni adeguate. Nelle strutture iperstatiche uno stesso materiale presenta resistenze radicalmente diverse a seconda della sezione, del profilo, delle dimensioni: la sua forma non può essere desunta dal calcolo e raramente può essere verificata con strumenti matematici: deve essere inventata per poter essere controllata empiricamente. Il processo dell'ingegneria si identifica così con quello estetico" (4).

Un esempio significativo che dimostra come talvolta è insufficiente affidare alla semplicità della struttura la forma definitiva di un edificio è rappresentato dalla torre Eiffel. Come è noto tale struttura è dotata alla base di quattro grandi arconi,



Aviorimessa di S. Vito dei Normanni.

che ne conferiscono il caratteristico aspetto. Ebbene tali arconi non hanno nessuna funzione portante, a parte quella propria, e sono stati aggiunti dall'ingegnere Eiffel per il semplice fatto che li riteneva essenziali per la definizione formale della torre.

L'architettura dell'ingegneria svolse un ruolo importante, nel secolo scorso, modificando l'immagine della città e contribuendo alla formazione di quelle idee che porteranno alla architettura moderna.

Consideriamo, ad esempio, il Palazzo di Cristallo, di Joseph Paxton, costruito a Londra, nel 1851, in occasione della Grande Esposizione. L'idea della struttura era fondata sulla virtuale infinita ripetibilità di pochi elementi standardizzati, – una lastra di vetro lunga un metro e ventidue centimetri, colonne di ghisa di tre diverse altezze, travi e pilastri di dimensioni prefissate – i quali opportunamente assemblati formavano un'opera di architettura che, all'epoca, si ritenne eccezionale per l'enormità della dimensione e per la qualità dell'architettura. Il manufatto, come tanti altri analoghi, costituiva, quale anticipazione preludente il tipo della megastuttura, un elemento di rottura nella logica di crescita della città antica, non solo perché recava una immagine figurativa che poco si adattava al profilo di quest'ultima, ma specialmente perché era accompagnato dalla incertezza della sua stabilità nel tempo, dalla sua effimerità quale prodotto destinato alla alienazione una volta terminato l'avvenimento per il quale era stato concepito. Infatti, il Palazzo di Cristallo, che aveva trovato subito posto nell'immaginario dei londinesi, come parte della città a cui fare riferimento nel ricordo di essa, venne smontato per poi riproporsi in altro luogo. Al contempo, l'architettura del Palazzo, anche se presentava alcuni elementi decorativi, contribuiva alla formazione di una nuova idea di concepire la forma, quale espressione della pura funzione, tuttavia sublimata da una visione lirica che ne annullava i limiti dovuti alla sua natura.

In molte opere edilizie, rientranti nell'area della grande struttura, si ebbero, nel secolo scorso, compromessi tra una concezione architettonica, dovuta alla

sensibile intuizione strutturale di progettisti avveduti e la necessità di corredarla con elementi ornamentali per soddisfare il gusto dell'epoca. L. Sullivan, il principale protagonista della Scuola di Chicago, fu una figura emblematica di quell'architettura che basava i suoi fondamenti sull'ingegneria, tuttavia debitamente connotata con arredi ornamentali, seppure di una originalità veramente interessante. Sullivan era abilissimo nella decorazione, eppure nei suoi grattacieli si avverte la nuova mentalità, malgrado gli elementi ornamentali che ne distinguono l'immagine.

Nell'ambito industriale si ebbe una maggiore libertà nell'affrancamento dagli stili poiché, come si è accennato in precedenza, sembrava che l'opinione comune accettasse che la struttura fosse priva di ornamenti. La constatazione che l'edificio, nella sua nuda struttura, fosse bello per qualità dovute esclusivamente all'armonia della forma, alle infinite possibilità di fruizione di uno spazio veramente nuovo, molto probabilmente era avvertita da chi sensibilmente era dotato dalla capacità di intuire la bellezza, indipendentemente dalle convenzioni comunemente accettate. Nell'ottica di tale mentalità si costruirono edifici dove non si riteneva indispensabile l'identificazione di un "decor", come stabilimenti industriali, ponti, acquedotti e centrali elettriche.

L'avvento dell'aviazione e il suo rapido progresso, alla fine del secolo scorso, determinò la necessità di una nuova infrastruttura, adatta al ricovero e alla manutenzione degli aeromobili: l'aviorimessa.



Aeroporto di Campoformido – Aviorimessa.

Le prime aviorimesse furono realizzate utilizzando strutture lignee o miste, aventi pareti leggere, tenendo conto delle modeste dimensioni degli aeroplani. Le difficoltà costruttive si ebbero con i ricoveri per dirigibili che richiesero la realizzazione di strutture spesso arditissime. La disponibilità di una immagine relativa all'aerostato di Ozzano ci consente la conoscenza di una aviorimessa per dirigibili nella fase di completamento. La struttura è realizzata con un arco acuto, a tre cerniere, in acciaio, e presenta, senza la copertura protettiva, una immagine di singolare bellezza. Si ha un concerto di archi che si susseguono ininterrottamente a formare una volta, con la chiusura alle testate con portiere oblique, che dovevano turbare sensibilmente l'osservatore. Ma anche con il completamento del rivestimento protettivo, nella semplicità della nuda forma, con il profilo nitido dell'arco, si percepiva il violento impatto dinamico, provocato da quest'aviorimessa nella piana dell'aerostato.

Concepita sullo stesso principio statico di quella di Ozzano, l'aviorimessa per dirigibili di San Vito dei Normanni si avvaleva di elementi in muratura armata che si configuravano per effetto delle sollecitazioni dovute al particolare tipo di vincolo. L'effetto che ne derivava consisteva nella mutevolezza plastica dei fianchi della fabbrica che scuoteva la visione.

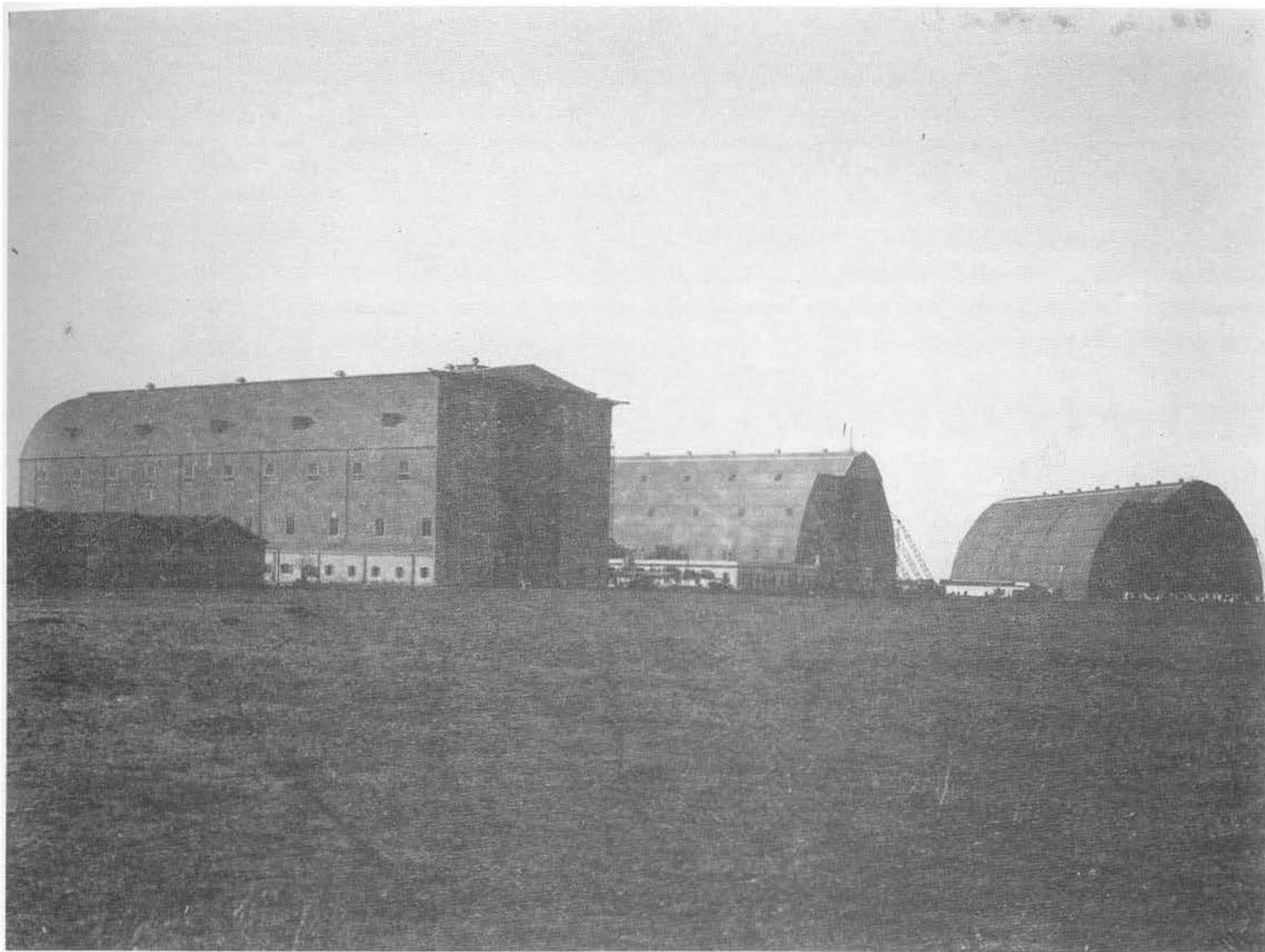
In un pregevole saggio lo storico Giuseppe Pesce ricorda che il primo hangar per dirigibili venne costruito, nel 1907, sull'idroscalo di Vigna di Valle; seguì nello stesso luogo la realizzazione di un secondo hangar "...poi quello di Tripoli e successivamente quello di Bengasi per ricoverare i dirigibili che parteciparono alla guerra di Libia nel 1911-12. (...)

Alcune aviorimesse furono degne di rilievo anche nella prima guerra mondiale; citiamo quella di Mirafiori (Torino) ad archi multipli in cemento armato con 38 metri di luce netta e la grandiosa aviorimessa per dirigibili di Ciampino costruita dalla ditta Savigliano nel 1916 che misurava 202x62,50x39 metri; ed infine citiamo quella di Parma" (5).

Le segnalazioni di una autorevole fonte come quella appena accennata, vanno tuttavia opportunamente integrate con altre indicazioni che riteniamo degne di attenzione. Sull'aeroporto di Campoformido era esistente, nei primi anni Venti, una curiosa aviorimessa adibita per aeroplani di modeste dimensioni. Essa era costituita da tre padiglioni contigui, in modo da realizzare in pianta una configurazione a ventaglio. Ogni padiglione presentava un'ampia apertura, ad andamento curvilineo, che poteva essere chiusa da una serranda metallica che scorreva lungo una guida verso l'interno. Un lucernario a forma di calotta copriva l'ambito di spazio occupato dalla serranda rispetto a quello protetto dalla copertura a capanna della parte retrostante. Tra un settore e l'altro erano interposti dei setti in muratura, delimitati da pilastri che avevano funzioni di raccordo figurativo e di sostegno statico.

L'aerostato di Grottaglie era dotato di tre aviorimesse per dirigibili, di cui due dello stesso tipo. Il ritrovarne le immagini fotografiche desta una indicibile emozione per coloro che hanno trascorso un periodo della loro vita sull'ex aerostato. Il luogo aeroportuale evocato dalle visioni è tutt'altro rispetto a quello d'un tempo recente, e non basta riconoscere qualche fabbrica familiare sopravvissuta per identificare l'immagine consolidata di quello che fu l'aeroporto di stanza di un Gruppo antisommergibili o della Scuola Centrale Istruttori Volo.

Le aviorimesse si collocavano nel cuore del nucleo dell'aerostato, comprendendo ai loro fianchi ogni altra fabbrica, in modo che si ponevano come immani fondali di uno scenario ben diverso da quello offerto da un tradizionale aeroporto. Nei loro interni smisurati le insufficienti condizioni di luce, appena ravvivate



Aeroporto di Grottaglie – Aviorimesse per dirigibili.

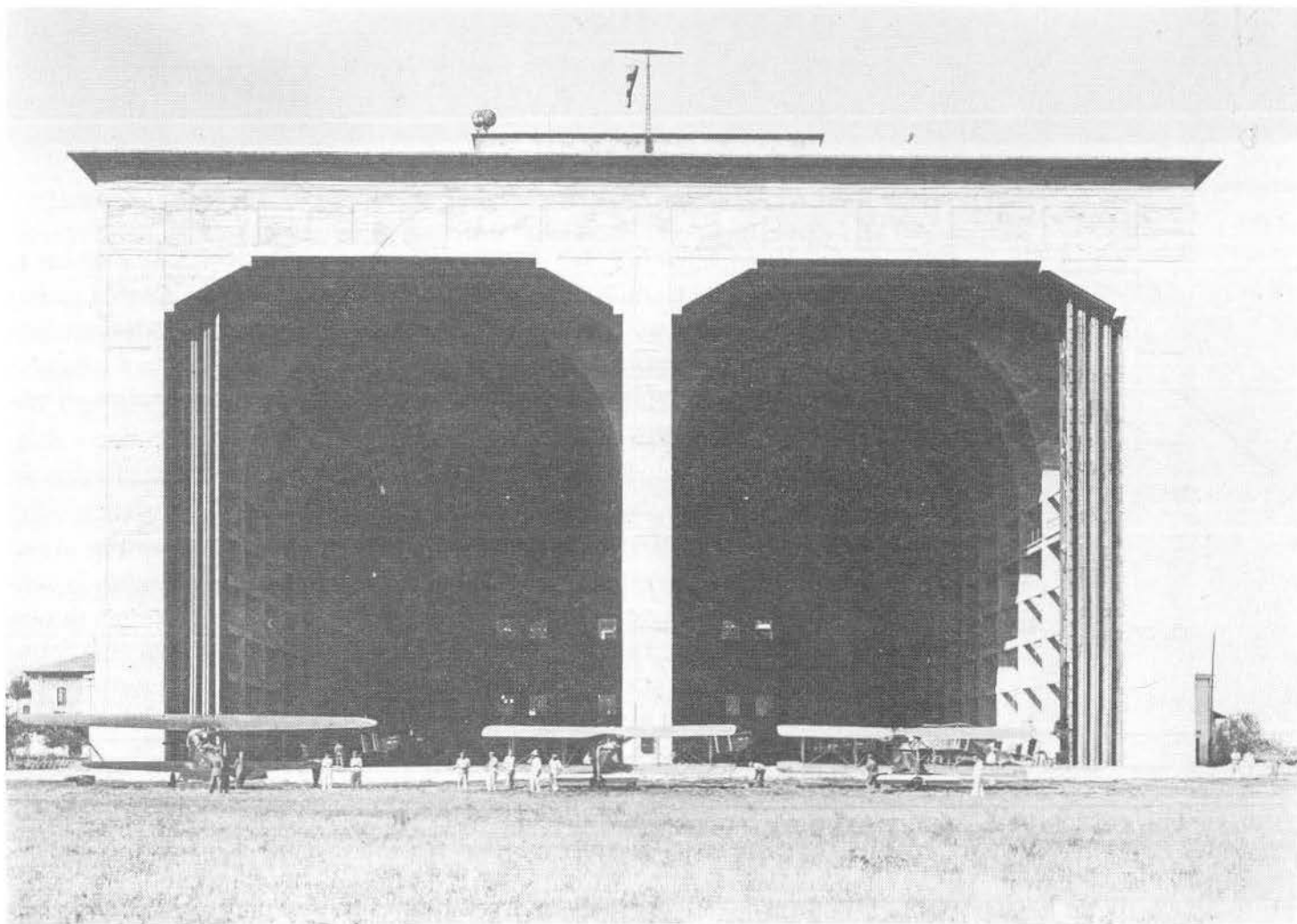
dalla punteggiatura luminosa dei pochi finestroni, permettevano di cogliere la densità reticolare delle strutture di sostegno, ora dilatate nell'espansione a carena di nave, ora proiettate, con una configurazione ogivale, verso un'indistinguibile chiave d'arco. È una dimensione operativa, rinvenibile anche a Ferrara, Ciampino, Iesi e Pompei, dove l'uomo agisce come un essere lillipuziano nel governo di una realtà dalla scala sovrumana.

Mentre nelle aviorimesse per dirigibili, già intraviste, è prevalente l'aspetto costruttivo, inteso quale raggiungimento del fine del ricovero, che esclude ogni altro intendimento di natura estetica, per cui gli effetti provocati da queste architetture kitsch rientrano in quell'ambito di interesse emotivo che giustifica la sensazione ricevuta a quel compiacimento alla trasgressione che è nell'animo di persone educate a intendere l'arte del bello, quelle di Parma ed Augusta si propongono con altri aspetti. In esse è ravvisabile quella identificazione tra forma architettonica e struttura che è il superamento dialettico tra l'espressione dell'ingegneria e quella dell'architettura.

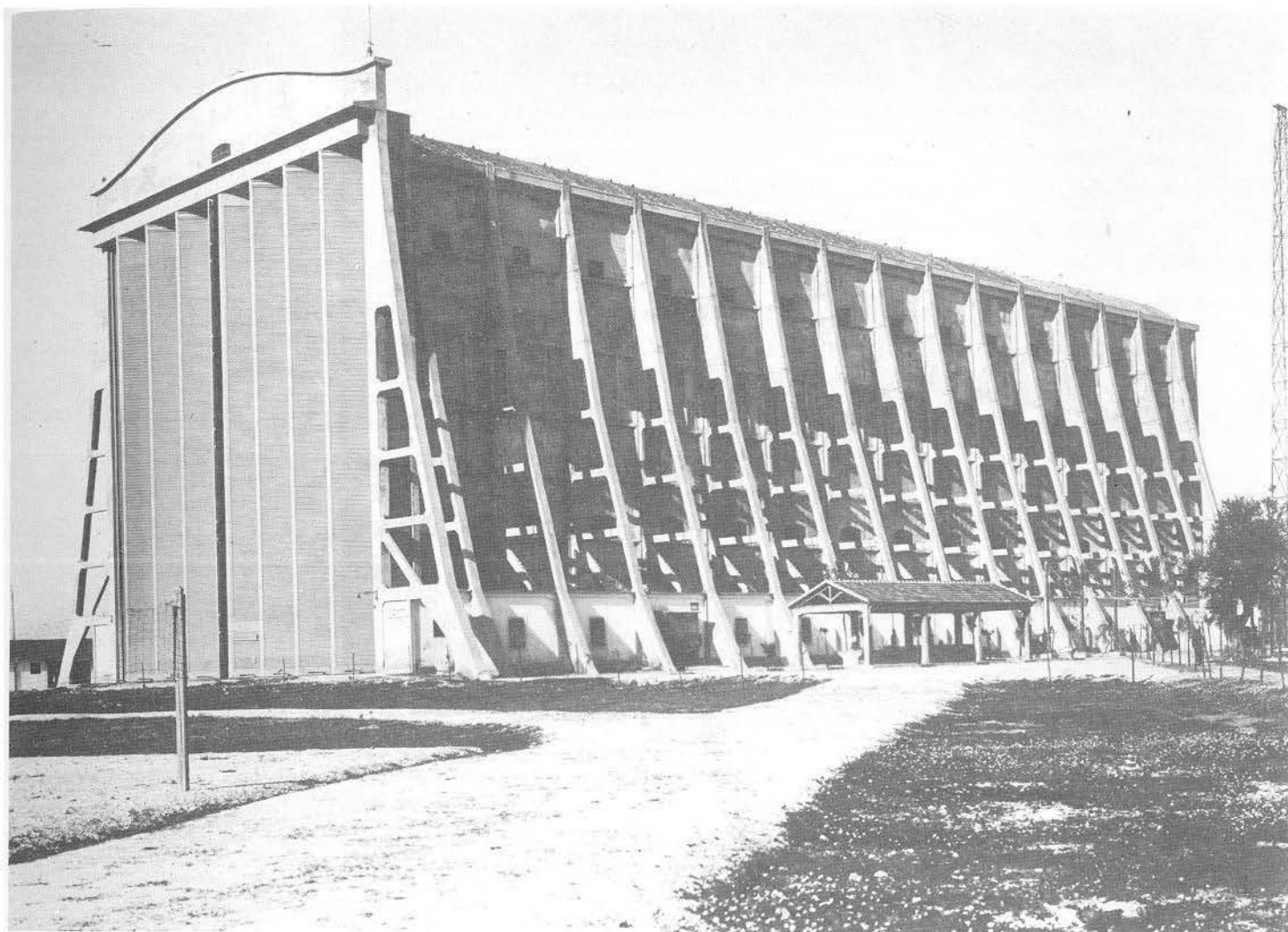
L'aviorimessa di Parma, realizzata in cemento armato, è uno spazio gigantesco, a due navate, con un'articolazione strutturale di rara eleganza. L'elemento statico è un doppio telaio, con un arco a tutto sesto nella configurazione d'intradosso, mentre assume una sagoma a capanna all'appoggio della copertura. La visione dell'interno di una navata rimanda alla maestosità della basilica romana o ad una cattedrale romanica ma, richiamandoci ad eventi di architettura dei primi

decenni del secolo, propriamente quelli dell'architetto Auguste Perret, sembra provata una filiazione tra l'espressione figurativa dell'aviorimessa di Parma e quella tipica dell'architettura del transalpino. Aggiungasi che nel percorso di una navata dell'aviorimessa parmense si intravedeva quella di fianco, in una continuità di percezione spaziale altamente suggestiva. All'esterno, il prospetto principale architravato, con le mensole ai pilastri che ne configuravano, nella espressione architettonica, il momento al nodo, documentava la felicissima immagine di un'architettura dell'ingegneria che sarebbe stata perfetta se ai fianchi dell'aviorimessa si fosse escogitata qualche soluzione più aderente alla qualità dell'interno. Infatti la suddivisione della fiancata dell'aviorimessa secondo le fasce dell'orditura statica in cemento armato è piuttosto banale. Tuttavia tale negatività non inficia la maestosa bellezza dell'aviorimessa il cui fronte principale, spartito nei riquadri che ne distinguevano ogni elemento, non provocava quegli effetti disorientanti dovuti alla mancata percezione di un riferimento di scala, avvertito nelle altre aviorimesse per dirigibili.

L'aviorimessa di Augusta, tuttora fortunatamente esistente, venne realizzata per le esigenze belliche dell'aerostadio siciliano, che aveva compiti di vigilanza sullo sbocco meridionale dello stretto di Messina. Da notizie fornite dall'ingegnere Tullio Marcon apprendiamo che l'infrastruttura venne concepita per poter ospitare dirigibili da 12.000 mc e, pertanto, venne dimensionata con un ingombro lordo di 105,60x45,20x37,00 metri; l'utilizzo netto è di 100,00x26,00x31,00 metri con una cubatura di 81,000 mc. La struttura portante è costituita da una serie di telai



Aeroporto di Parma – Aviorimessa per dirigibili.

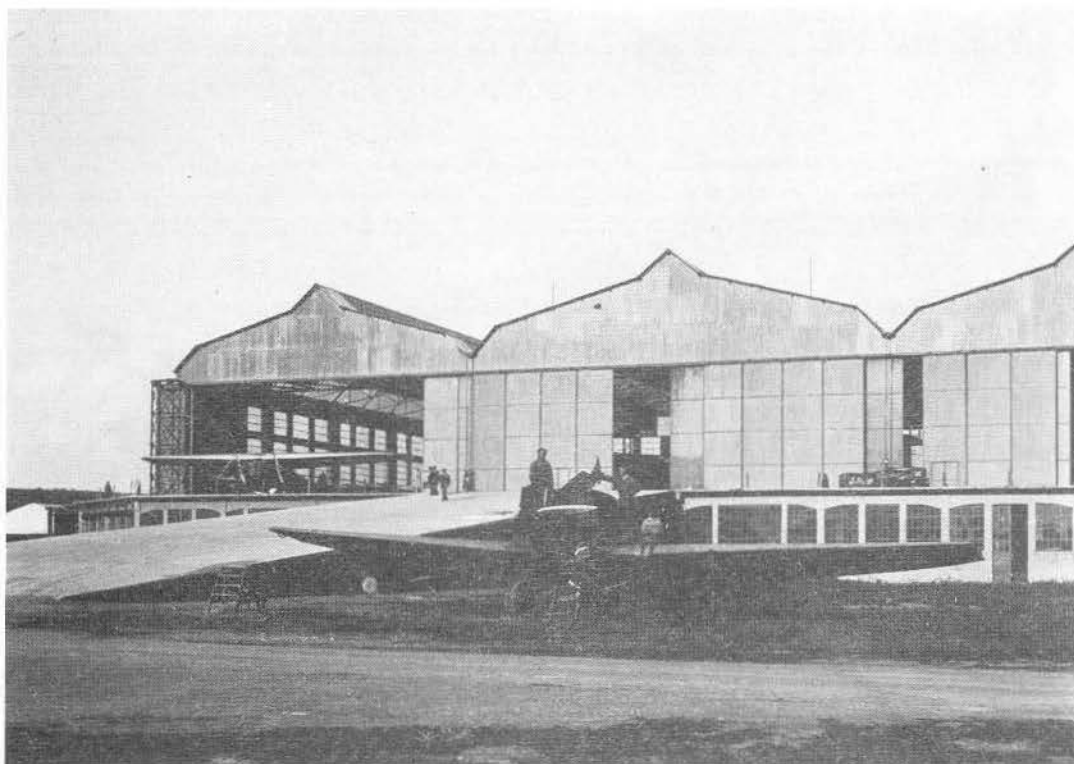


Idroscalo di Augusta – Aviorimessa per dirigibili.

intervallati ogni 6,60 m; la copertura è a capriata falcata mentre i piedritti hanno la costola esterna parabolica a traliccio; i tamponamenti laterali e quello posteriore sono costituiti da pannelli sottili, sostenuti da travi di collegamento orizzontali disposte ogni 4,50 metri. L'imponente porta a soffietto metallica, sul fronte anteriore, è da decenni bloccata in posizione di semiapertura.

L'infrastruttura venne progettata da uno studio professionale di Brindisi, in un contesto culturale che, sebbene lontano dagli indirizzi nazionali, seppe imprimere alla fabbrica, con l'uso sapiente della tecnica del cemento armato, una disinvolta eleganza che, nell'occasione, diventa partitura di movenze formali tra la scatola volumetrica e il portale, tra le costole esterne e il timpano sovrastante la fronte, quest'ultimo dalla morbida linea fluente è una nota lessicale di gusto regionale comprovante passaggi culturali spesso di provenienza orientale.

La radiazione dei dirigibili determinò la conclusione della breve e gloriosa esistenza delle aviorimesse ciclopiche. Quelle in acciaio vennero immediatamente smontate e sostituite con analoghe adatte per gli aeroplani. La sopravvivenza dell'aviorimessa di Augusta è dovuta probabilmente alla scarsa convenienza economica di una fabbrica che una volta distrutta avrebbe fornito una montagna di detriti dal modestissimo valore. L'istituzione della Regia Aeronautica fu l'occasione per aprire un nuovo capitolo in questa fondamentale tipologia edilizia aeronautica. Venne deciso di individuare dei tipi appropriati da realizzare in serie. Tuttavia prima di dare qualche cenno sugli esempi più importanti sulle aviorimesse



*Aeroporto del Littorio.
Aviorimessa detta "La Casa delle
Ali".*

per aeroplani, adottate prevalentemente nel periodo tra le due guerre, è opportuno ricordare una bella e insolita aviorimessa progettata per lo scalo civile del Littorio.

La "Casa delle Ali" (quale nome fu più appropriato per una aviorimessa) costituiva l'emergenza figurativa chiave del contesto aeroportuale. Dotata di due piani – una caratteristica all'epoca forse unica al mondo – essa presentava sulla fronte rivolta al campo una piattaforma raccordata al terreno con uno scivolo. Il piano inferiore, articolato su quattro navate, era riservato ai velivoli scuola della Compagnia Nazionale Aeronautica, che gestiva lo scalo, mentre quello superiore, dotato di sole tre navate, era destinato ad ospitare gli aeroplani in transito. Mezzi meccanici consentivano lo spostamento dei velivoli tra i due piani. L'aviorimessa disponeva di officine per l'attività costruttiva e manutentiva degli aeromobili, oltre



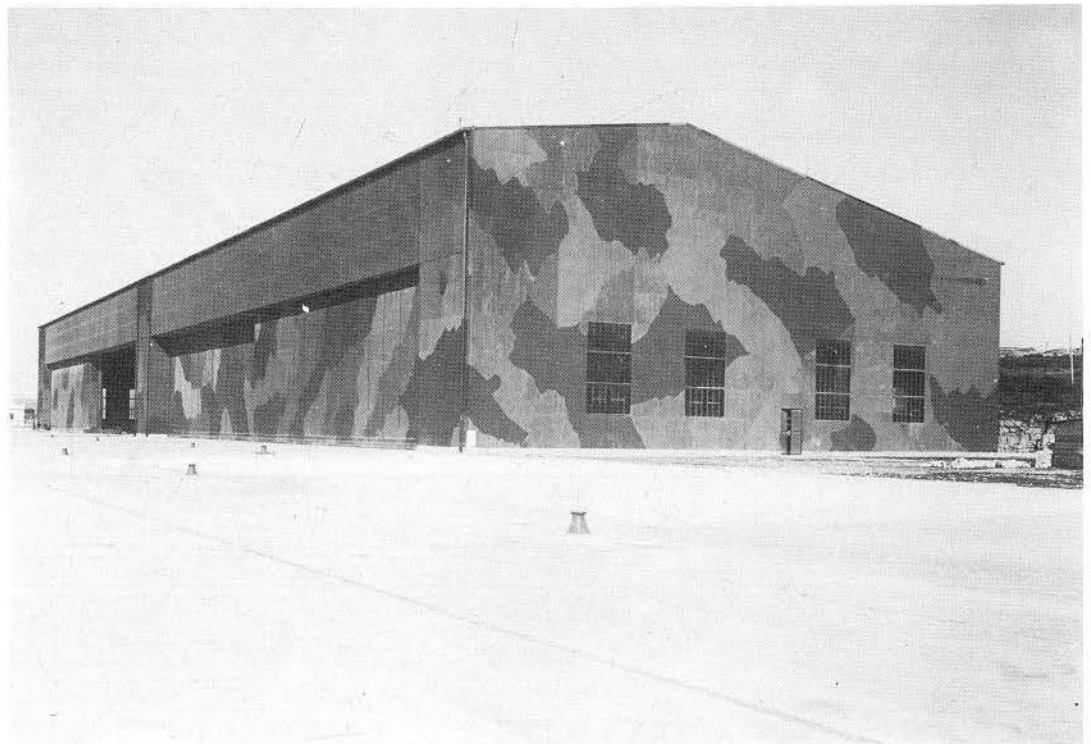
*Aeroporto del Littorio.
Veduta del fronte posteriore della
"Casa delle Ali".*

a magazzini ed uffici per la conduzione amministrativa. Incisivo elemento figurativo di richiamo era la torre controllo, elevantesi a 28 metri di altezza, la quale faceva da contrappunto, con notevoli impatti percettivi che ne derivavano, alla triplice copertura a carena di nave rovesciata che distingueva propriamente la rimessa.

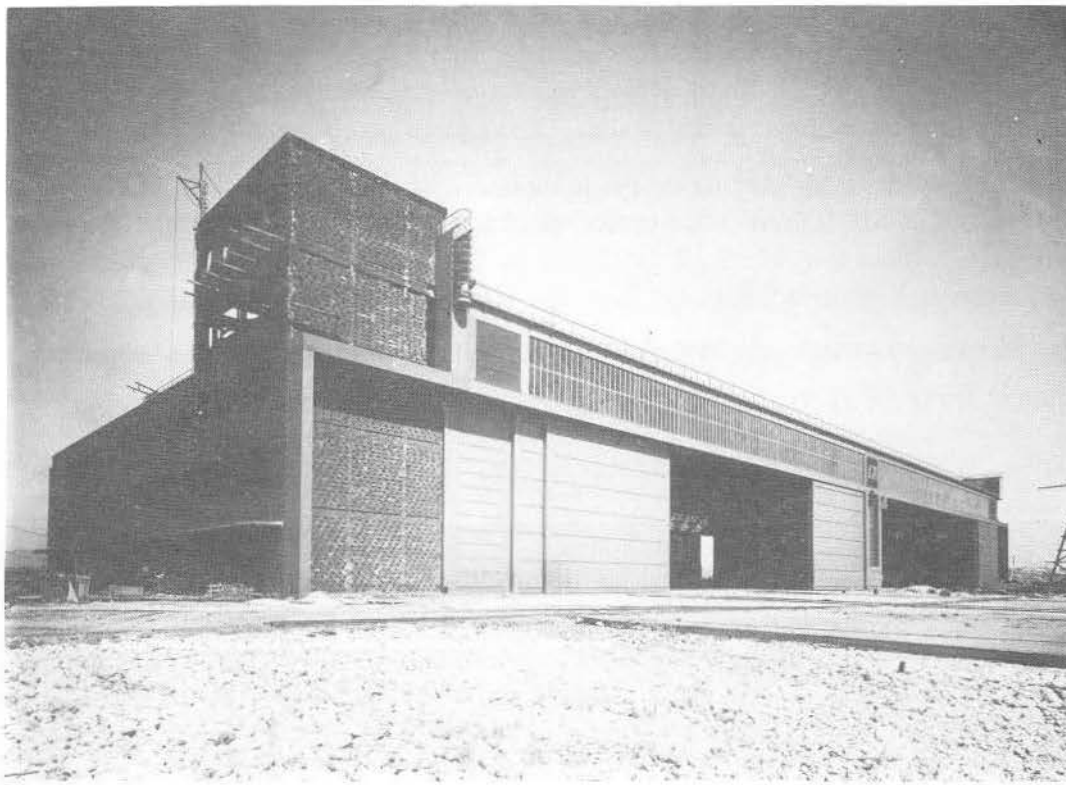
La "Casa delle Ali" sorprende per la molteplicità degli aspetti di interesse attualmente ravvisabili. Innanzi tutto la sua speciale tipologia e, al contempo, il fascino stimolante di un documento di "archeologia industriale" rimasto vivo, purtroppo, soltanto come ricordo, ed infine, la particolarità del suo linguaggio architettonico.

Studiata, nel 1926, dall'Ufficio tecnico della Compagnia Nazionale Aeronautica, la "Casa delle Ali" esibiva caratteri stilistico-costruttivi propri, dovuti ad una mentalità progettuale attenta a temperare esigenze di ordine strutturale, a cui l'infrastruttura doveva rispondere quale "macchina industriale", e quelle di ordine ornamentale che il gusto imperante dell'epoca richiedeva. Anche se priva di unità sul fronte rivolto al campo di volo, a causa del diverso disegno dei portali rispetto al tradizionale corpo di fabbrica posto accanto, l'imponente aviorimessa presentava, nei restanti tre fronti, l'impaginato delle facciate omogeneo, sottolineato dalla incisiva cornice d'attico che intagliava prospetticamente l'edificio in relazione alla linea d'orizzonte. Pilastrature aggettanti e cornici marcapiano spartivano le estese facciate in varie riquadrature dove il rapporto pieno-vuoto era intonato alla funzione interna. Era chiaramente avvertibile, nell'edificio, la presenza dell'orditura statica del telaio in cemento armato, la quale, in alcuni episodi, era risolta in figurazione linguistica. Abbiamo ascritto alla tendenza protorazionalista l'indirizzo espressivo dell'aviorimessa che, secondo il nostro parere, costituisce l'evento architettonico più interessante della tipologia in argomento negli anni Venti. I caratteri alludenti a tale tendenza li abbiamo individuati nella franca espressione dell'orditura in cemento armato, alle ampie superfici di vetro contenute nelle facciate, con la luce che svolge un forte ruolo di mediazione tra interno ed esterno ed, infine, nel trattamento ornamentale che era inteso come doveroso completamento ed attingeva prudentemente tra i codici figurativi del "barocchetto" romano.

Nella fase di studio intesa ad ottenere una normalizzazione del tipo dell'aviorimessa, si ebbero molti episodi isolati, distinti dalla semplicità della struttura e



*Aeroporto di Puntisella.
Aviorimessa.*



*Aeroporto di Cagliari-Elmas.
Aviorimessa.*

dalla sapiente combinazione dei rapporti tra le parti, che stemperavano l'imponenza della fabbrica, ne riducevano il peso del "fuori scala", determinando una forma che si armonizzava nell'ambiente aeroportuale, imprimendone spesso il suggello che definiva l'unitarietà dell'insieme.

Tra le belle aviorimesse realizzate si ricordano quelle esistenti sugli aeroporti di Puntisella, di Cagliari-Elmas e di Brindisi. Nell'aeroporto della rada di Pola l'aviorimessa, che disponeva di due portoni con ampiezza di luce di 80 metri ciascuno, presenta, nella severità dei piani di involucro, sobriamente decorati con i colori che dissimulano un tessuto arboreo, e nella trasversale che sagoma la copertura, gli elementi di una eleganza formale non riscontrabili ovunque. L'aviorimessa, che solitamente costituisce, nella sua autonoma individualità figurativa, un elemento a se stante nel disegno d'insieme del piano urbanistico aeroportuale, legato al tutto soltanto per logiche di funzioni, nel caso di Cagliari-Elmas, invece, si propone in un modo insolito. Dotata di un corpo di fabbrica al fianco, adibito ad uffici, che per caratteri architettonici si richiama a quelli prevalenti sull'aeroporto, l'infrastruttura si lega al complesso aeroportuale non tanto per relazioni di prossimità, ma per assonanza figurativa. Anche a Brindisi l'aviorimessa Savigliano, colà esistente dagli inizi degli anni Trenta, incide con un segno particolare l'immagine aeroportuale. La copertura a falde spezzate, con lucernario centrale, che ricorda, per analogia di forma quella del Littorio, e la carica espressiva degli interni, spartiti in quattro campate, fanno di questa infrastruttura un esempio interessante di ideale corrispondenza tra interni ed esterni.

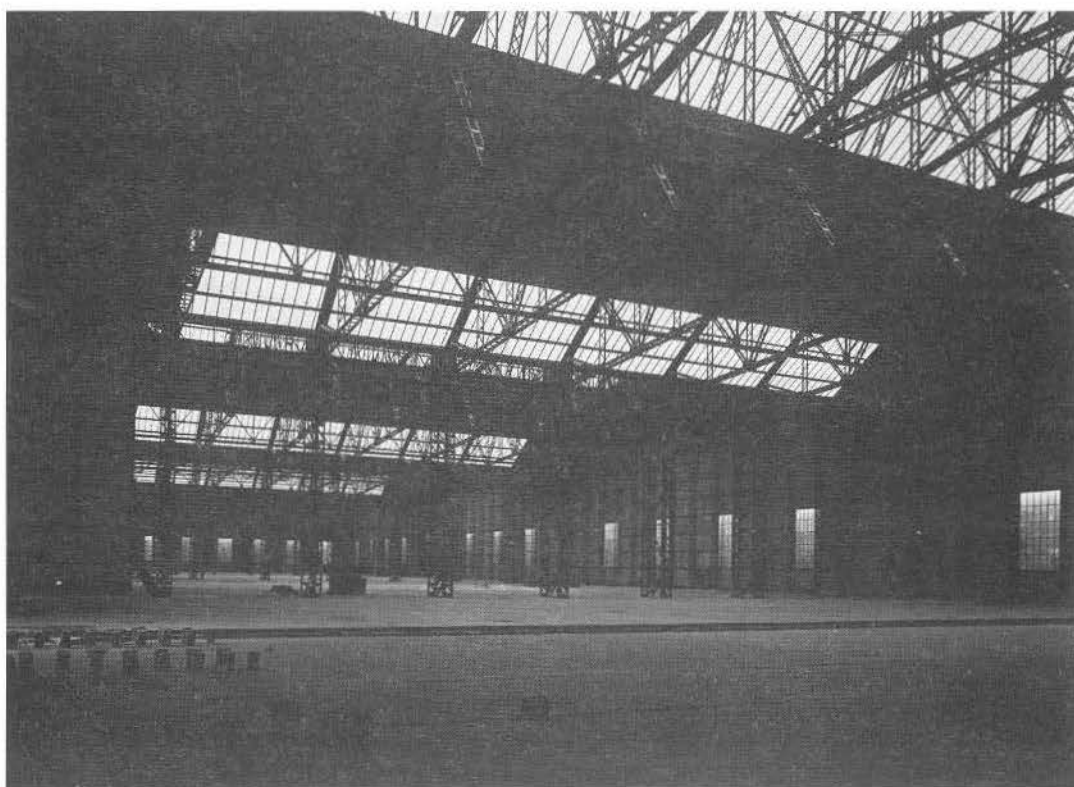
La realizzazione delle grandi aviorimesse, che spesso si concludevano in un singolo episodio dovuto al soddisfacimento immediato delle necessità di aeroporti dove si esplicava una intensa attività operativa, fu costantemente accompagnata dalla esigenza di individuare dei tipi normalizzati, che rispondessero ad alcuni requisiti standard quali la semplicità di montaggio e smontaggio, la minore vulnerabilità in caso di bombardamento aereo e una maggiore rapidità nella costruzione.

A tale scopo la Regia Aeronautica bandì numerosi concorsi per aviorimesse. Nell'ambito di una serie di rapporti con le ditte specializzate, in siffatto settore

costruttivo, non mancò l'opportunità di coinvolgere personalità eminenti della cultura. Abbiamo già accennato al concorso di Terragni per il complesso dell'Aeroclub di Como, ma in quell'episodio l'infrastruttura per il ricovero degli aeroplani costituiva parte organica di un tutto unitario. Aggiungasi che il progettista, che si dimostrerà il più grande architetto italiano del Ventennio, non aveva quella necessaria esperienza della tipologia in questione per poterne proporre dei modelli di riferimento come invece avverrà per Pier Luigi Nervi.

A parte i due sunnominati protagonisti della cultura architettonica italiana degli anni Trenta, il tema della aviorimessa coinvolse uno straordinario e poco conosciuto personaggio, l'ingegnere Guido Fiorini, che, per la particolarità delle sue ricerche, è associato a quella corrente neofuturista che si svilupperà nello stesso periodo di tempo parallelamente al movimento razionalista. Dopo l'iniziale interessamento per progetti di costruzioni ordinarie, ogni altra elaborazione progettuale di questo architetto è concepita secondo i principi della tensistruttura. Nei suoi enunciati di programma sono contenuti assunti come l'abolizione del cemento armato e la valorizzazione del ferro, – intesa come riduzione del quantitativo necessario per metro cubo a parità di funzioni – e la individuazione di tipologie in serie. Con la tensistruttura l'obiettivo è svincolare e rendere autonoma ogni parte dell'edificio, eliminando gli effetti della pressoflessione con l'accortezza di far lavorare il ferro per la massima parte a trazione. Nell'ambito dei contatti che la Regia Aeronautica ebbe con le Officine Savigliano per la costruzione di una grande aviorimessa, Fiorini ebbe "... l'occasione di cimentarsi con quel tema dell'architettura per l'aeronautica che costituiva un «topos» nella produzione progettuale degli architetti del futurismo. Ultimato nel 1934, con i calcoli della struttura, i disegni dei particolari costruttivi e la realizzazione di un plastico (che sarà esposto alla Mostra dell'Aeronautica del 1934), anche questo progetto (...) resterà sulla carta.

L'elemento principale dell'aeroporto è costituito da un grande hangar (m 200x54,10) che, secondo il programma, non deve prevedere pilastri di sostegno della copertura e deve avere il fronte meridionale interamente apribile. Questi dati del programma costituiscono un'ideale occasione d'applicazione della Tensistruttura" (6).



*Aeroporto di Brindisi.
Aviorimessa Savigliano.*

Nella illustrazione del progetto, l'ingegnere Fiorini sottolinea le caratteristiche fondamentali del suo sistema costruttivo. "Un dispositivo di tiranti, realizzati con nastri d'acciaio, e relativi pendini mi ha permesso di risolvere la copertura della rimessa apparecchi con una notevolissima economia di ferro rispetto agli ordinari sistemi statici a portale usualmente adottati. (...) Il dispositivo statico da me immaginato mi permette di vincere grandi campate con travature relativamente di piccolo spessore. Nel progetto (...) l'altezza di queste travate è di metri 3,50. Con una struttura statica ordinaria per campate delle stesse dimensioni, si sarebbero raggiunti m 12 o 15 di altezze! La grande economia di ferro è evidente. Il sistema statico «sospeso» è realizzato anche nelle orditure secondarie" (7).

"Tale economia di ferro risulta ancor più sorprendente se si considera che la copertura dell'hangar è prevista praticabile, ed oltre ad ospitare il pubblico deve fungere da parcheggio per le auto che vi possono accedere mediante una rampa disposta lungo il lato settentrionale della costruzione. Inoltre al di sopra di questa piattaforma-tribuna si trovano due corpi di fabbrica di tre piani, che al primo ospitano gli uffici «aviocentro» e «aviolinee» e gli alloggi degli Ufficiali; al secondo laboratori e al terzo dormitori, cucine e refettori per gli operai, il personale di servizio ed i Sottufficiali. Al livello del suolo, lungo tre lati (occidentale, settentrionale, orientale) dell'edificio, si aprono dodici boxes per piccoli apparecchi; altri sei sono ubicati in un corpo di fabbrica, a pianta curva, situato tra la torretta di comando ed il fronte settentrionale del grande hangar.

In questo edificio, dove la forma architettonica tende ad identificarsi con il dato strutturale, l'esibizione all'esterno del sistema dei cavi che sostengono le travi della copertura si abbina a quel trattamento dell'involucro come carter semitrasparente, che è un connotato distintivo della poetica «meccanica» di Fiorini" (8).

Abbiamo dilungato l'esposizione di questo progetto di architettura interrotta, nel senso che non venne realizzata, per sottolineare la profondità della ricerca, negli anni Trenta, intesa a definire appropriate proposte sulla aviorimessa, che non erano formulate come ipotesi di partenza, come chimere rientranti nella utopia santeliana o di altri architetti futuristi come Marchi o Chiattoni, ma costituivano progetti completi, accuratamente precisati sotto l'aspetto tecnico-costruttivo. Aggiungasi che la padronanza delle possibilità di resistenza del ferro, consentite dalla tecnica della tensistruttura, permetteva al progettista quel grado di libertà necessario per esprimere una concezione della forma libera di configurarsi secondo i principi estetici dell'epoca.

Altri numerosi progetti per aviorimesse normalizzate furono presentati ai concorsi indetti dall'Ufficio Centrale del Demanio. Degne di un certo interesse furono le proposte presentate dalle imprese Breda, Innocenti, Savigliano e Saporiti. Tuttavia quella che si distinse nel settore, imponendo i tipi della S100 e della S52, fu la Saporiti, che vinse l'apposito appalto concorso indetto intorno al 1935. L'aviorimessa S100 s'impose rapidamente per la semplice ed elegante forma, non priva di una propria individualità figurativa. Ancora operativa, presenta dimensioni in pianta di 100x36 metri, con altezza libera degli ingressi di 12,50 metri.

La tipologia dell'aviorimessa ebbe una legittimazione d'arte con l'opera dell'ingegnere Pier Luigi Nervi. In uno scritto redatto nel 1933, questi affermò il principio che è stato invocato nelle prime pagine del presente argomento, allorché è stato ribadito il superamento della funzione, nella elaborazione della forma, con qualcosa che appartiene alla sfera fantastica, irrazionale, del progettista. "Un'arte non può mai essere «razionale». L'ispirazione, la fantasia e un qualcosa di inutile sono e saranno sempre necessarie per esprimere una commozione e per comunicarla ad uno spettatore. Solo, cambia o può cambiare il carattere del «fantastico», e dell'«inutile» per renderli più aderenti ed eloquenti al nostro spirito. Tra due ponti, uno colmo di inutili decorazioni e con molti utili appoggi intermedi,

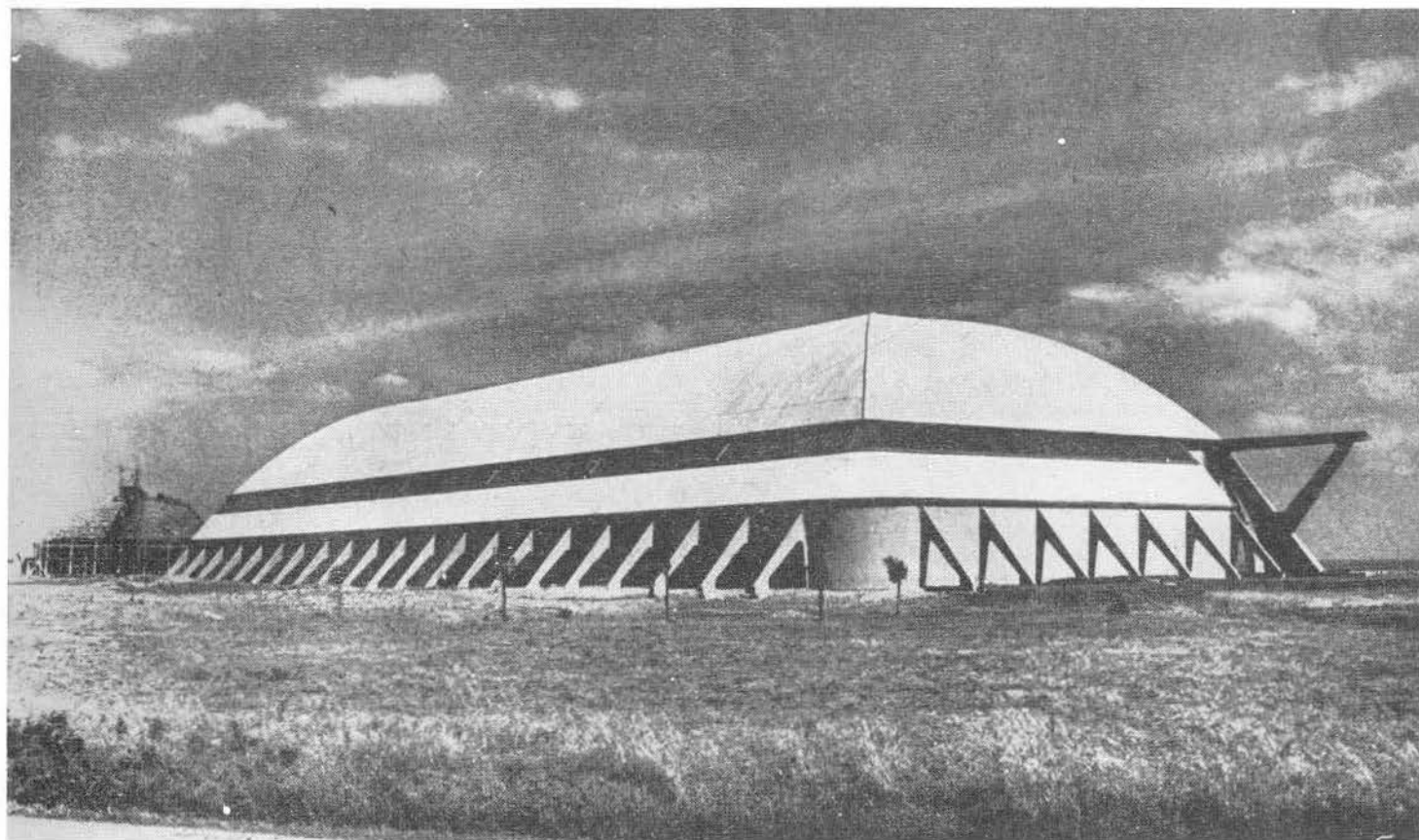
che ne rendano perfettamente razionale la costruzione considerata dal punto di vista strettamente tecnico, e un altro che, pur nudo, vinca con audace arco una grande luce, l'uomo d'oggi e di domani sceglie senza dubbio il secondo e risente nel contemplarlo i sentimenti di audacia e di decisione che hanno animato il progettista, si commuove della vittoria conseguita e ne sente un legittimo orgoglio.

Che se il ponte è nudo e ha molti appoggi, ossia è perfettamente «razionale», lo lascerà assolutamente indifferente come lascerebbe tale ogni uomo del passato e del futuro.

Quindi, ancora fantasia ispiratrice, ma fantasia che adoperi altri mezzi espressivi, fantasia del grande, dell'audace anche se non strettamente necessario; (...) Fantasia delle forme logiche aderenti agli equilibri di forza o al carattere dei materiali e che diano l'impressione dell'accordo tra la volontà del progettista e le leggi delle cose. Accordo che rappresenta la massima vittoria possibile perché forze ed equilibri di esse sono al di sopra di noi e il comprenderle è quanto di più possiamo sperare di raggiungere" (9).

Non è chi non veda in questo scritto come Nervi abbia perfettamente compreso il magistero della costruzione di una forma d'arte, nell'ambito della grande struttura, inteso soprattutto nella capacità di realizzarla con il dominio di quelle leggi fisiche che sono spesso imperscrutabili e richiedono, pertanto, il sostegno del genio. A parte Giulio Carlo Argan e qualche altro critico d'arte, ben pochi negli anni Trenta intuirono questa capacità di visione, che per molti era soltanto una inconsapevole sensibilità.

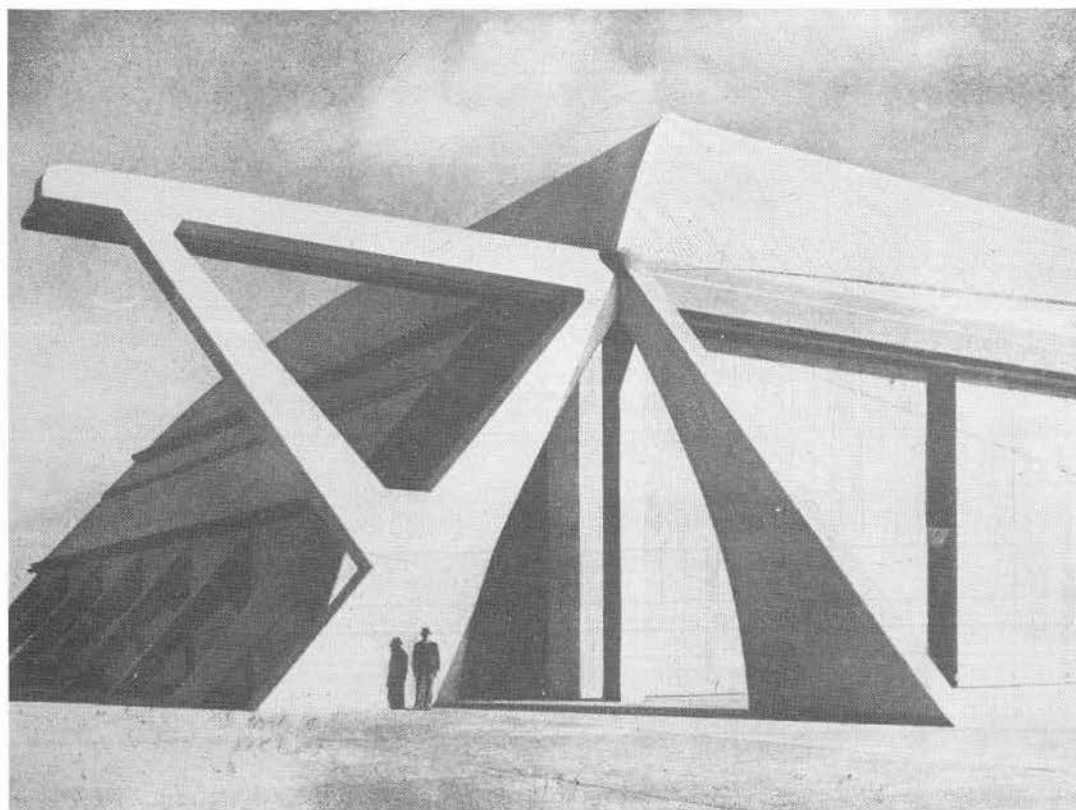
Ma i meriti di Nervi non si esauriscono negli assunti richiamati. Nella elaborazione delle aviorimesse che progetterà per la Regia Aeronautica, le problematiche da affrontare presentano risvolti inediti. Innanzi tutto la necessità di costruire uno spazio coperto che consenta l'agibilità della macchina, senza per questo



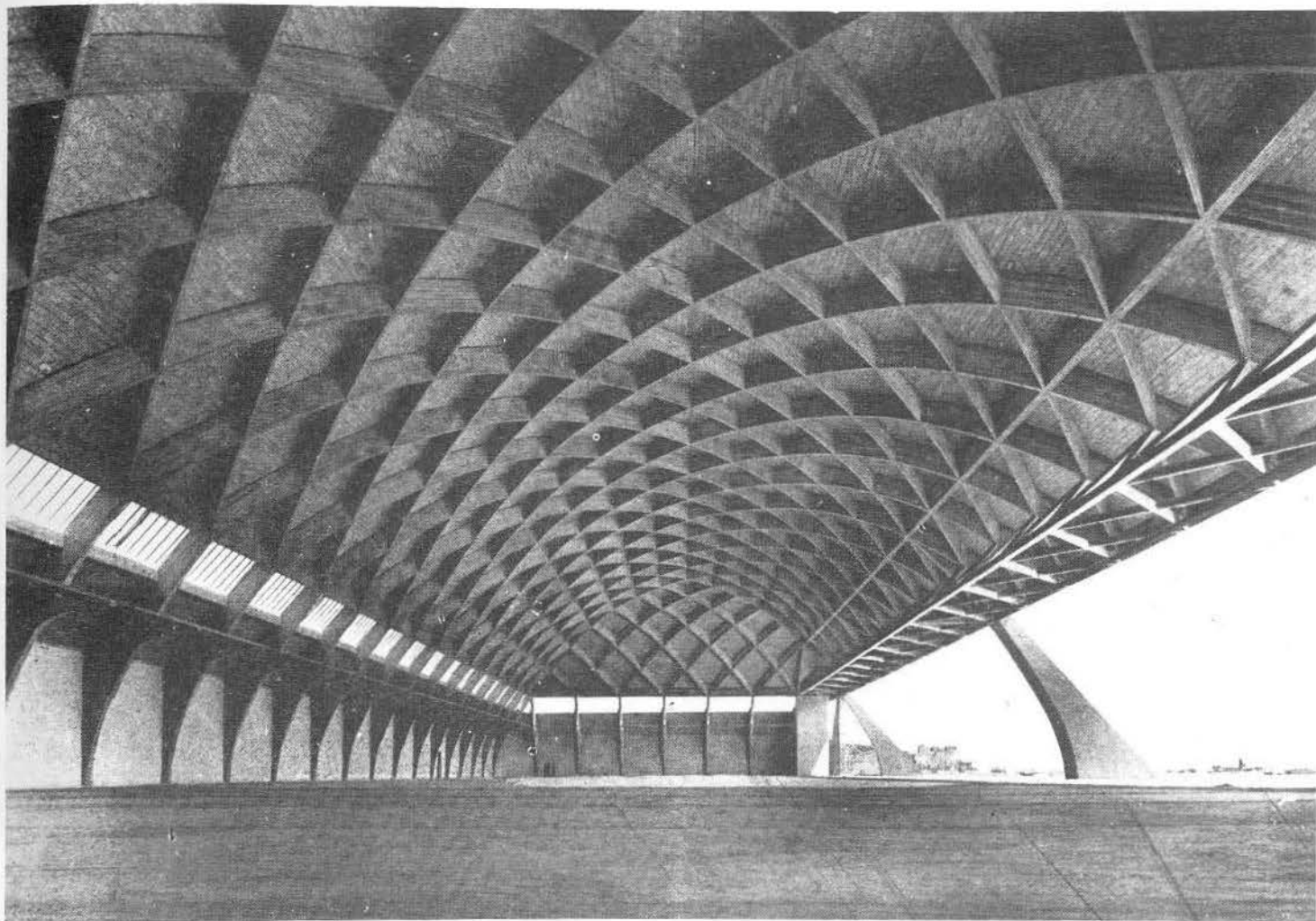
Aeroporto di Orvieto – Veduta esterna dell'Aviorimessa di P. L. Nervi.

trascurare l'uomo che negli interni dell'aviorimessa intende ritrovare una dimensione idonea alla sua scala. L'aviorimessa, affinché possa completarsi in un evento architettonico, deve rispondere con un esterno che sia espressione dell'interno. La particolarità dello spazio nerviano con le sue cavità inaudite, deve trovare risposta nell'esterno e conferire nello spazio circostante il significato e il valore di quegli interni. Infatti l'aviorimessa è un oggetto di grandi dimensioni da disporre nell'ambiente, consentirne il dialogo con il contorno al fine di costruire una spazialità suburbana unica e nuova.

Una serie di circostanze permisero la collaborazione di Nervi, – che come abbiamo accennato alla conclusione del capitolo sull'architettura del Razionalismo seguiva una sua particolare poetica – con la Regia Aeronautica. La difficoltà di trovare imprese che realizzassero i suoi progetti, condotti sul filo della sperimentazione, costrinse Nervi a diventare imprenditore. Con la collaborazione del cugino Bartoli fondò appunto una impresa che gli consentì di rispondere con convinzione ad un appalto concorso indetto dalla Regia Aeronautica per un'aviorimessa tipo. La particolare situazione internazionale, che vedeva l'Italia in procinto di affrontare l'impresa etiopica, e le reazioni delle nazioni che avversavano le intenzioni italiane, ostacolando le cosiddette sanzioni, indussero la committenza a privilegiare quelle proposte progettuali che suggerivano un uso discreto di acciaio. Certamente nella valutazione dell'appalto concorso si distinsero le qualità professionali dell'Ufficio Centrale del Demanio che ebbe la lungimiranza di intuire, nella proposta di Nervi, oltre alla convenienza tecnico-economica, anche la qualità della proposta architettonica. Come è noto la particolare procedura dell'appalto concorso riserva alla ditta partecipante l'onere della progettazione, – dove è normalmente richiesto la risoluzione di particolari problemi tecnico-scientifici – e alla committenza la facoltà della espressione di un giudizio di valore che non è affidato soltanto alla convenienza economica, ma anche alla soluzione tecnica dove sono necessarie capacità di valutazione adeguate. Nell'occasione del primo appalto concorso, riguardante le due aviorimesse per Orvieto, un elemento di circostanza, che contribuì a preferire la scelta della soluzione di Nervi, fu la necessità di



*Aeroporto di Orvieto.
Particolare dell'Aviorimessa di
P. L. Nervi.*



Aeroporto di Orvieto – Interno dell'Aviorimessa di P. L. Nervi.

risparmiare acciaio, in considerazione che per questo materiale l'Italia era assoggettata alle forniture estere. Tuttavia nella proposta nerviana erano presenti incognite che, malgrado la sperimentazione su modelli, non erano del tutto fugate, con delle incertezze che soltanto la struttura posta a regime avrebbe eliminato. Infatti, come si è accennato in precedenza la metodologia progettuale di Nervi affidava all'intuizione la prima istanza di ricerca e, successivamente, sottoponeva il modello della struttura alle verifiche sperimentali. «È noto, scriverà al proposito il progettista, che la distribuzione delle sollecitazioni interne in una struttura dipende esclusivamente dal tipo della struttura stessa e dai modi con cui le forze agiscono su di essa, non dalla scala metrica dei sistemi agente e resistente.

In conseguenza un modello, ossia la ripetizione in scala di una struttura, sollecitato da un sistema di forze in appropriata similitudine meccanica, verrà a trovarsi in uno stato di equilibrio interno del tutto simile a quello della vera struttura» (10).

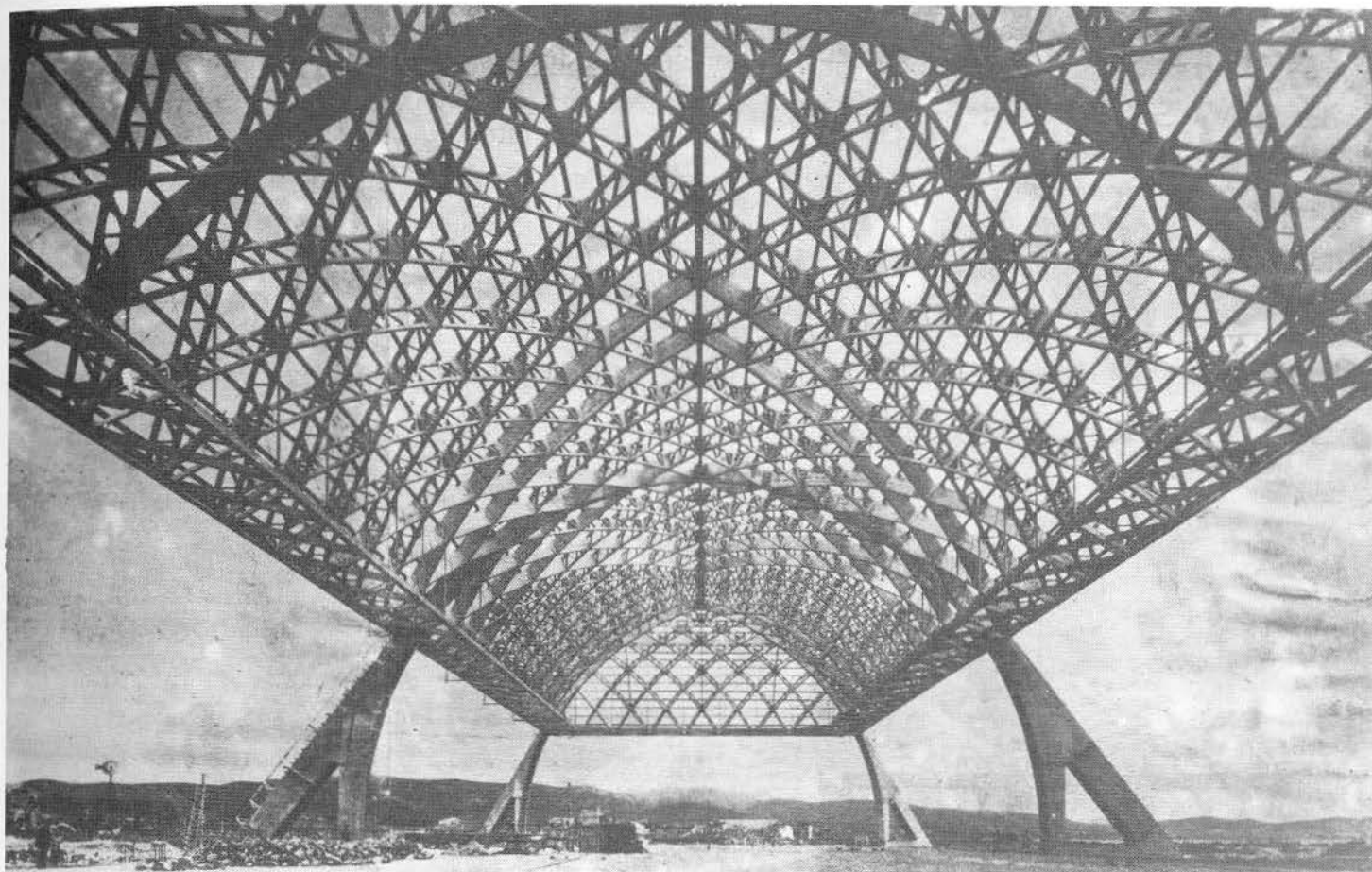
Una delle prime applicazioni di tali principi fu eseguita con le aviorimesse di Orvieto ed Orbetello. Nondimeno, ai dati relazionali dell'esperienza su modello mancava la risposta reale della struttura al momento del disarmo. A queste incertezze, preesistenti alla effettiva esecuzione (del resto ampiamente riconosciute dallo stesso progettista che, in diverse circostanze, richiama «la intelligente e coraggiosa mentalità tecnica che guidò, nell'occasione i dirigenti del Demanio Aeronautico») concorsero appunto la lungimiranza di coloro che determinarono la scelta. Sembra che al momento del disarmo dell'enorme volta di Orvieto, Nervi abbia pazientemente atteso, al centro dell'aviorimessa, l'esito del previsto abbassamento, che se avesse superato la soglia prevista avrebbe determinato l'istantaneo crollo della struttura.

L'aviorimessa di Orvieto progettata come una "intelaiatura geodetica le cui parti funzionano come un tutto unico", come affermerà lo stesso Nervi, misurava in pianta 111,50x44,80 metri; la copertura era formata "da una struttura portante formata da una doppia serie di archi incrociantsi ad angolo retto giacenti su piani disposti a 45° con l'asse longitudinale dell'edificio; le nervature, con un'altezza costante di un metro, variavano nello spessore da 12 a 20 cm; in pianta la struttura assumeva l'aspetto di un reticolato a maglie quadrate uguali da 4,50 metri di lato.

Ne risultava una volta a padiglione di straordinario effetto scenografico, in particolare vista verso il lato lungo d'entrata degli aerei, dove la struttura copriva la distanza con due balzi da 50 metri sorretti da un unico pilastrone rampante centrale. Il peso della struttura e della sovrastruttura veniva scaricato direttamente sui pilastri di appoggio disposti regolarmente, allo stesso interasse, su di una fila di 21 lungo il lato chiuso e su file di 7 nei lati corti" (11).

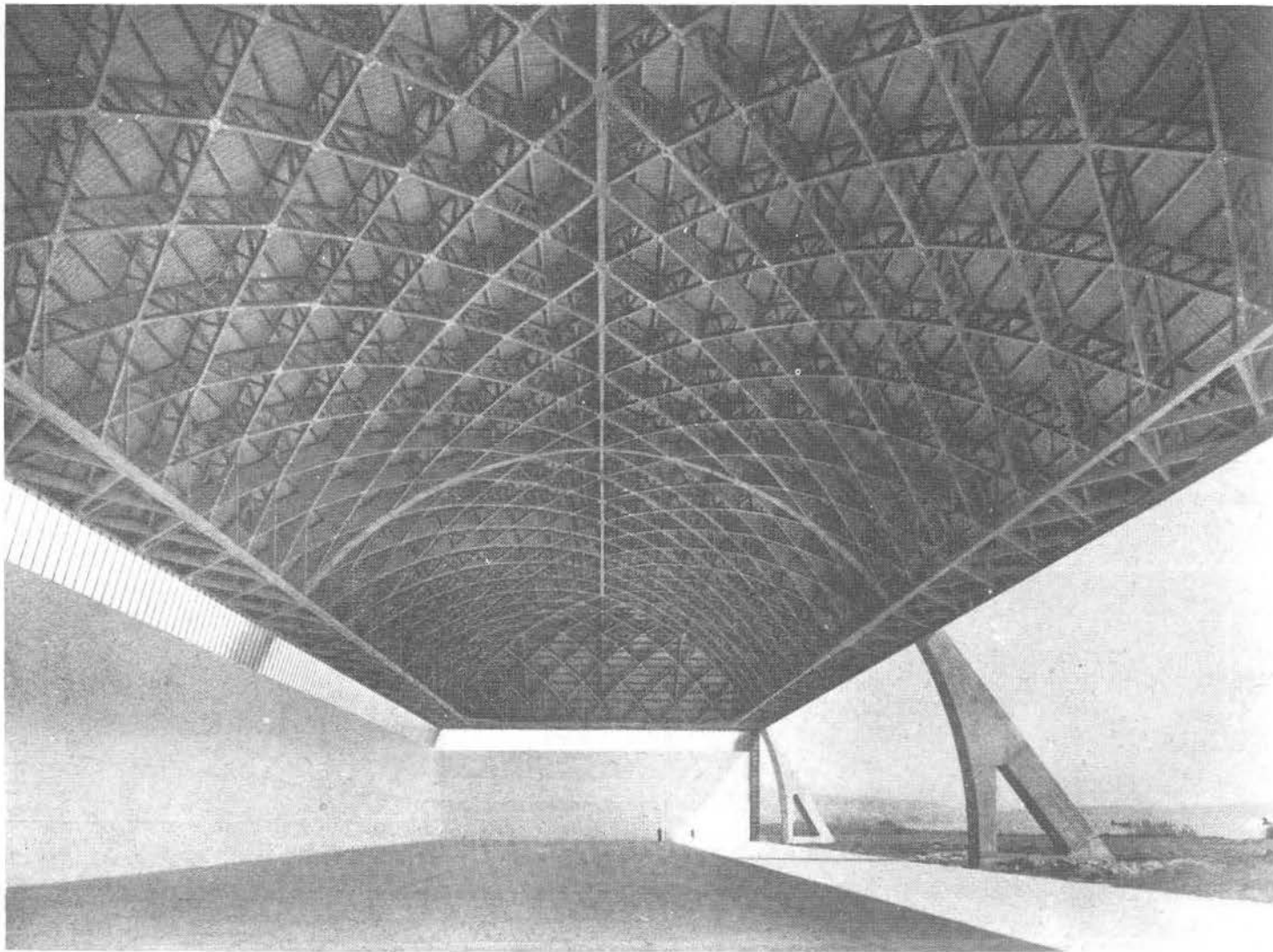
Il secondo appalto concorso, bandito nel 1939, richiedeva la realizzazione di un numero di aviorimesse più consistente, da realizzarsi ancora ad Orvieto, ad Orbetello e a Torre del Lago Puccini. La gara fu ancora aggiudicata a Nervi, il quale rispetto alla precedente esperienza orvietana apportò alla sua proposta tipo delle modifiche. Esse riguardavano principalmente il sistema statico adottato per la struttura, la concezione tecnico-costruttiva della volta ed, infine, il sistema della copertura. Per quanto riguarda la prima modifica "gli appoggi a terra vennero ridotti da 38 a soli 6 pilastri che vennero posizionati simmetricamente sulla pianta, due sulla mezzeria dei lati lunghi e quattro agli angoli in posizione inclinata di 45° rispetto all'asse longitudinale, esattamente lungo la linea di spinta della volta a padiglione ..." (12). La seconda modifica venne sollecitata dalla particolare situazione del momento, resa difficile dal bisogno di economizzare i materiali, la quale determinò la decisione da parte di Nervi di fare uso della prefabbricazione. Vennero realizzati dei travetti reticolari in cemento armato, alti un metro e lunghi tre metri, saldati ai nodi e consolidati con un getto di conglomerato ad alta resistenza. La terza modifica riguardava il manto di copertura risolto con il semplice tamponamento di tegoli fissati sui travetti. "La razionalizzazione del sistema portante, la semplicità delle tecniche costruttive unitamente all'alleggerimento della struttura complessiva fa di queste aviorimesse le più belle fra quelle realizzate da Nervi, un capolavoro di architettura industriale moderna sicuramente insuperato in quegli anni" (13).

Come è noto le aviorimesse nerviane di Orvieto e di Orbetello sono state distrutte dai tedeschi durante l'ultimo conflitto mondiale. Nel presente studio molta attenzione è stata riservata a quella edilizia aeronautica perduta, il cui ricordo è affidato soltanto a qualche immagine, a qualche cronaca del tempo, e ne abbiamo narrato le vicende e commentato, per quanto possibile, la qualità architettonica. Sono testimonianze cancellate per le amare conseguenze degli eventi bellici, che sono da mettere in debito conto nella vita di una installazione militare. Esistono i documenti che attestano l'antica grandezza, spesso esaurienti anche con una sola immagine, ma, con l'offesa dell'uomo, qualcosa si smarrisce perché l'architettura è espressione di storia, affermazione di vita sociale, di sentimento e di pensiero, sino ad essere evento irripetibile che, con la sua cancellazione, porta all'estinzione dei significati culturali e morali che l'accompagnano. Allora occorre domandarsi dentro e recuperare la sostanza vera della memoria perduta, poiché la rivelazione dei documenti è spesso cosa inattesa, che si dimostra, ad un primo momento, estranea e per riprenderne coscienza attiva occorre cercare nei luoghi, anche se stravolti, l'antico senso espresso da quell'architettura, corrispondente a quanto veniva svolto tra quelle mura, il modo di quel fare, ed a come veniva inteso nella coscienza collettiva. La difficoltà è di riprendere memoria dei significati un tempo proposti da tanta edilizia aeroportuale scomparsa, ma la loro ricerca non è facile senza il concorso della memoria.

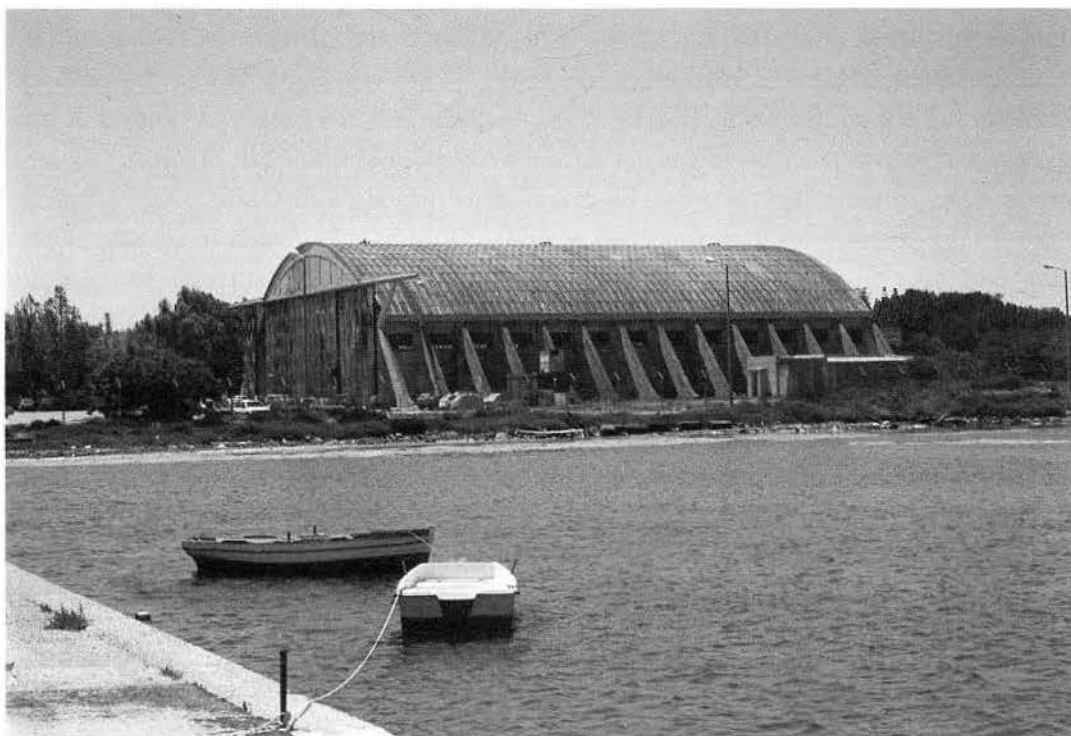


Idroscalo di Orbetello – Aviorimessa di P. L. Nervi in allestimento.

Dove la distruzione è stata totale è vano interrogare i frammenti superstiti, specialmente quando è tutto scomparso, e così si spegne il ricordo. Delle fabbriche nerviane di Orvieto ed Orbetello è fortunatamente ancora viva la memoria, resa pungente dai documenti fotografici, dai giudizi critici dei contemporanei e dalle valutazioni degli storici nel dopoguerra. Il viaggio nella perduta architettura di Nervi è possibile farlo nella dimensione dell'immaginario, per recuperare le indicibili emozioni che offrivano gli invasi o il luogo aeroportuale. Esiste tutta una letteratura che descrive e commenta le opere di Nervi e consente la disponibilità di elementi per compiere il viaggio indispensabile per avvicinare la qualità di uno spazio architettonico che si può soltanto evocare mentalmente. Eppure, da una breve frase di un critico illustre, l'immaginario nerviano di Orvieto ed Orbetello è sembrato riprendersi in una visione reale. Giulio Carlo Argan in un suo scritto afferma che i pilastri delle aviorimesse "frenano" invece di "sorreggere" le volte immense. È una stupenda immagine poetica che contiene tutto il magistero dell'arte di quella perduta architettura. Nella intuizione di Argan che vede la volta dell'aviorimessa tendente ad alzarsi in volo, proprio come le macchine che deve tutelare, è contenuta l'indicibile emozione che colpiva lo spettatore nel percorrere gli invasi, nella verità di una esperienza che non sappiamo se intuita, con quella sensibilità dello storico attento a cogliere un barlume d'arte anche nella fedele descrizione dell'evento, oppure se effetto di una reale esperienza condotta sugli aeroporti che ospitavano le fabbriche. Resta tuttavia la lirica efficacia di quella immagine dei pilastri frenanti che è sufficiente a rendere probabile il nostro viaggio nella perduta architettura nerviana, a carpirne il fascino cogliendone il messaggio poetico dell'epoca.



Idroscalo di Orbetello – Interno dell'Aviorimessa di P. L. Nervi.



*Idroscalo di Marsala,
Aviorimessa di P. L. Nervi.*

Rimane di quanto è stato perduto la memoria storica, quale attestazione di una continuità morale tra una esperienza trascorsa, – manifestata in atti e pensieri maturati in uno spazio che è espressione di quel fare e di quella coscienza – e quella attuale, dove il fare e la coscienza sono diversi ma eppure legati alla storia, da quel rivolgersi all'indietro mentre si prosegue in avanti il cammino.

Le strutture logistico-abitative

Le caserme

Il breve sguardo sull'edilizia aeroportuale, degli anni tra le due guerre, mette in primo piano l'immagine della caserma Avieri tipo Romagnoli. È un sorprendente impatto, poiché quello che si coglie è una vivacità formale, sapientemente ottenuta variando accortamente sia i volumi, che distinguono precise funzioni, sia la tessitura delle superfici, spesso violentemente in contrasto, sia gli accenti, i vuoti, sottolineati dall'uso di decise cornici. È una fioritura di tanti analoghi episodi, accertabili ad Alghero, a Catania, a Forlì, a Lecce, a Comiso, a Foligno, i quali hanno in comune il modello della caserma ministeriale, che segna una svolta nella concezione della tipologia degli alloggi collettivi, per uso militare, la cui tradizione è secolare.

In precedenza, prima della introduzione del tipo della Romagnoli, il modello della caserma, che la Regia Aeronautica adotta, è erede di concezioni proprie del Genio Militare. A parte l'organizzazione romana del "castrum" o la esemplare caserma dei Vigili di Ostia antica, dove è provato che anche con questo tipo edilizio è possibile realizzare una idea di spazio architettonico, è con l'età napoleonica che la caserma diventa oggetto di interesse di studio. Essa così assume quella fisionomia che si rintraccia nell'architettura militare del Regio Esercito Italiano, individuabile nella spina delle caserme di viale delle Milizie, a Roma, specialmente la Cavour, prima che subisse i rivolgimenti distributivi richiesti dalle funzioni di comando territoriale aeronautico.

La nuova forza armata non ha i problemi di alloggiamento e governo di forti contingenti di uomini di truppa; le necessità di un aeroporto trovano soddisfacimento in un unico corpo di fabbrica, che si sviluppa prevalentemente in lunghezza, con i dormitori disposti longitudinalmente o trasversalmente, con corsie centrali o laterali. Negli aeroporti di rilevante estensione, che richiedono il decentramento del personale nei punti di vitale interesse logistico-operativo, per ciascuna area viene previsto un corrispondente edificio adibito ad alloggio truppa.

È noto che tra i principali requisiti che deve assicurare la caserma, sono da elencare quelli preminenti riguardanti i problemi distributivi ed igienici. Spesso, in quel periodo, ad una veste architettonica sovente assai dignitosa, non si accompagna una adeguata cura nel risolvere i problemi di funzionalità e quelli riguardanti la ventilazione che, come vedremo, solo con il tipo della Romagnoli, introdotto nel 1935, troveranno una soddisfacente soluzione. Quindi la maggior parte delle caserme costruite nel primo decennio di vita della forza armata, sono analoghe a quelle del Regio Esercito, ossia del tipo con corpo di fabbrica triplo ⁽¹⁴⁾, con camerate disposte ad ambo i lati, disimpegnate da un ampio corridoio centrale. Tra gli episodi che rientrano in tale tipologia si citano, ad esempio, le caserme di Bolzano, Gorizia, Parma e Ciampino.

Nella caserma di Bolzano, della quale ne proponiamo una lettura per evidenziarne la buona qualità dell'architettura, l'insieme è composto da tre distinti corpi di fabbrica, ognuno sottolineato dalla copertura a tetto, che sembra comprimere l'edificio sul terreno e smorza l'urto dei partiti decorativi. L'architettura della



*Aeroporto di Bolzano.
Caserma Avieri.*

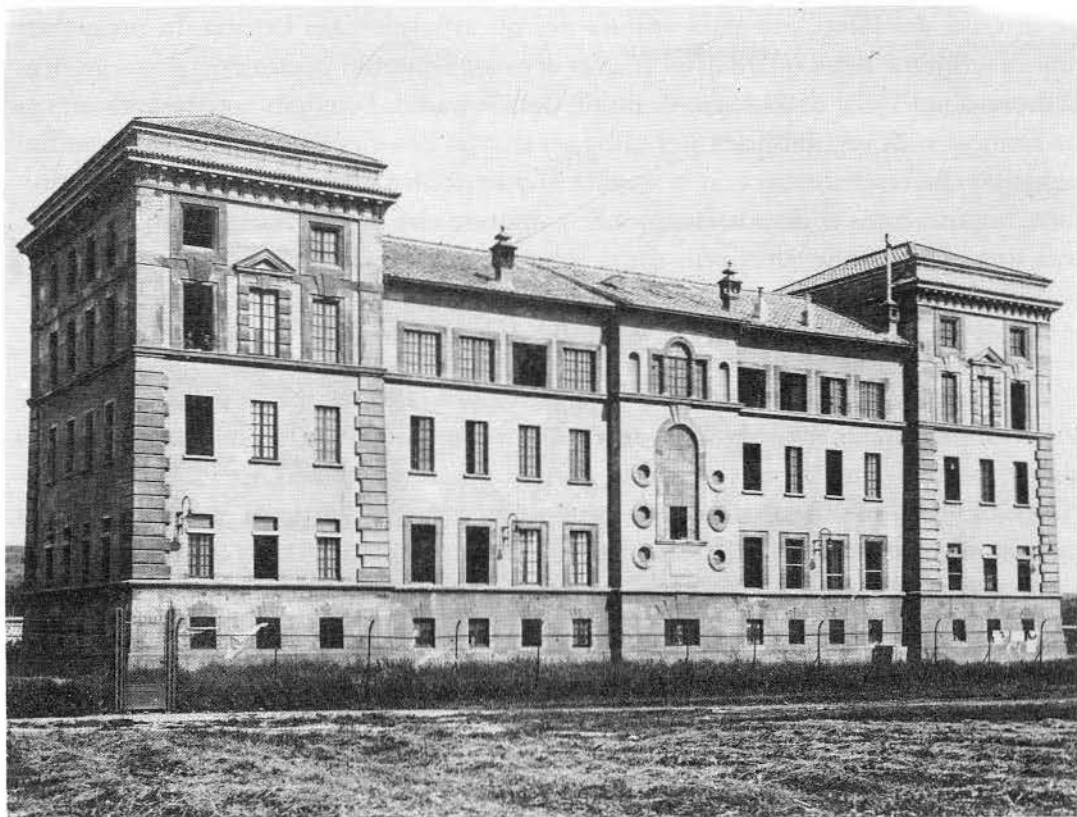
fabbrica si presenta corretta e dignitosa, ravvivata da una ornamentazione classicheggiante che elude ogni banale interpretazione storicista; il lessico antico è limitato a pochi elementi quali serliane, archi o lesene bugnate. In questo edificio i prospetti, dei quali quello centrale con ruolo dominante è più arretrato rispetto ai laterali, descrivono racconti, con episodi che si configurano individualmente in una visione speculare e ripetitiva. Ogni corpo di fabbrica ha il suo svolgimento narrativo, con quello centrale che presenta i fatti più importanti; nei laterali il racconto è apparentemente più dimesso, ma non meno essenziale. Elemento di cucitura dell'insieme è l'ordine gigante, formato da lesene bugnate, le quali scandiscono in riquadri le ali dell'edificio e si ripropongono nel pannello centrale, composto con un interasse minore per accentuarne la dinamicità. Nel corpo di fabbrica centrale, infatti, la suddivisione in comparti è più serrata per accentuarne il verticalismo. L'edificio presenta una fascia conclusiva, al di sopra dell'ordine gigante, che recinge tutto l'edificio e s'interrompe nella quinta centrale retrostante. Nella parte interessante i corpi laterali la fascia presenta delle luci per illuminare il sottotetto. Gli episodi narrativi scorrono, al piano terra con le finestre con arco a tutto sesto, evidenziate da un arcorilievo con plinto trapezoidale disposto in chiave; al primo piano con finestre con arco ribassato; al secondo piano con finestre dalla semplice geometria rettangolare. Ma la diversità degli episodi è anche arricchita dal tessuto del rivestimento, intonaco oppure laterizio, o dal disegno del comparto che li riceve. È un'architettura di grande dignità, – della quale abbiamo già descritto nel capitolo sull'eclittismo storicistico i caratteri espressivi – di maggiore pregio rispetto agli spenti e logori apparati linguistici adottati nelle fabbriche di viale delle Milizie. Certamente essa garantiva quella esigenza di "decor", che la Regia Aeronautica consapevolmente osservava anche nelle fabbriche destinate ad ospitare il personale militare di truppa. Forse in quelle caserme, belle nell'aspetto, perduravano ancora quelle limitazioni di ordine igienico, dovute ai problemi di ventilazione e di soleggiamento, e quelle dovute al disimpegno e ai servizi di igiene, spesso poco razionali nella concezione distributiva.

Tra i tipi di caserme adottati nella forza armata si rintracciano anche esempi con corpi di fabbrica semplice o doppio ⁽¹⁵⁾, con le camerate disposte trasversal-

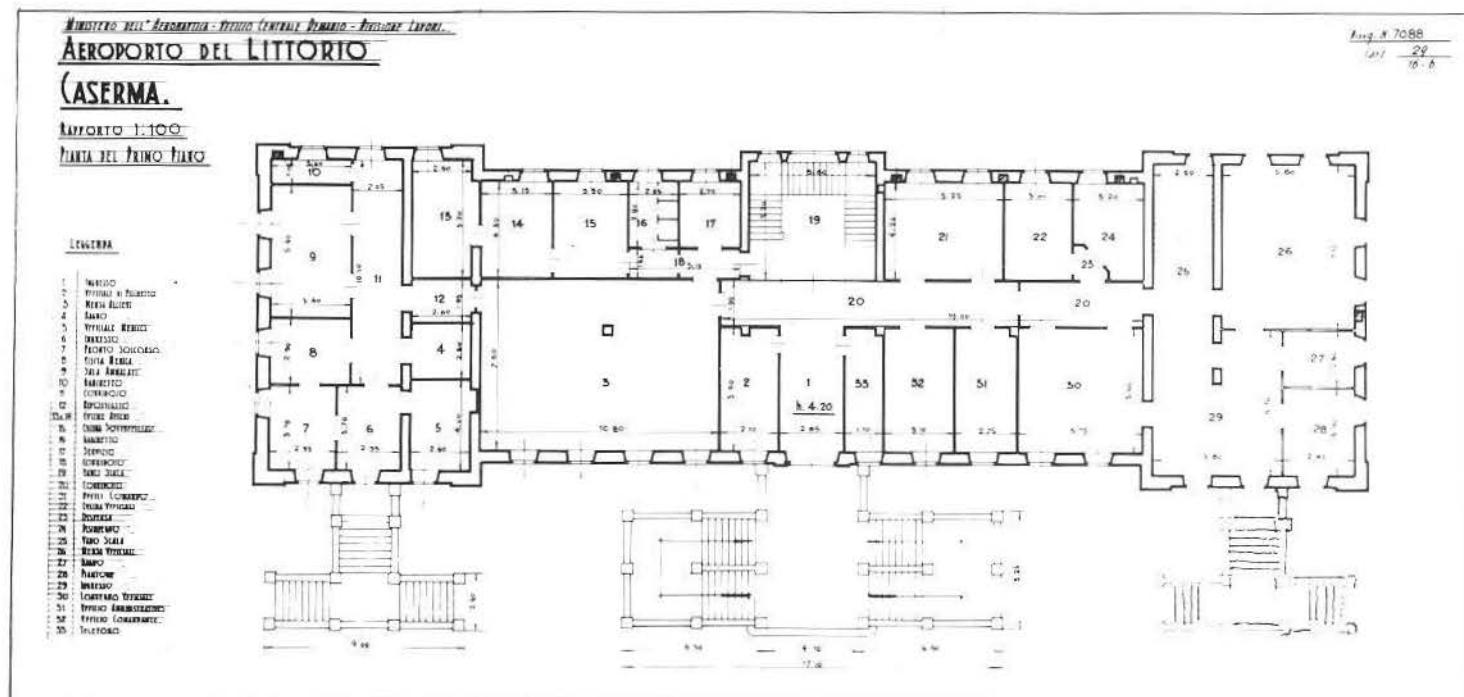
mente e intercomunicanti, oppure in linea, con corridoio di disimpegno. Nella caserma Avieri di Orbetello, i corpi di fabbrica destinati ai dormitori contengono le camerate disposte trasversalmente, con un corridoio comune intercomunicante, la cui carenza funzionale contrasta con il felice aspetto architettonico dell'edificio. Per modesti contingenti di truppa vengono adottate, con frequenza, soluzioni funzionali miste. Nel deposito di Bassano in Teverina la caserma, dall'aspetto rammemorante un vago "barocchetto", ospita anche i locali per un autoreparto. È disposta su due corpi di fabbrica affiancati, dove sono sistemati i dormitori dai quali si accede ai locali igienico-sanitari che sono sistemati tra una chiostrina e il corpo scala. Sull'aeroporto di Nettuno, in un edificio a semplice elevazione, disposto planimetricamente a racchiudere una corte aperta, insieme all'autoreparto e al corpo di guardia sono sistemate le camerate Avieri con annesso refettorio e cucina.

L'episodio più emblematico di un edificio, dove vengono collocate destinazioni d'uso affatto differenti tra loro, in un intervento a scala dimensionale imponente, è rinvenibile nella caserma del Littorio, realizzata nel 1928, dalla Compagnia Nazionale Aeronautica. L'edificio venne progettato non soltanto per l'alloggiamento della truppa, ma anche per ospitare personale di vario ordine e grado, oltre a numerosi servizi e attività specifiche. Costruito con tecnica mista, che prevedeva, in una struttura concepita in muratura tradizionale, anche l'uso del cemento armato, l'edificio, dotato di cinque piani fuori terra, era composto da un corpo di fabbrica doppio, disposto in lunghezza, chiuso ai lati corti da analoghi corpi di fabbrica similari.

La monumentale fabbrica, distrutta dagli eventi bellici del secondo conflitto mondiale, esibiva caratteri architettonici inequivocabilmente fine Ottocento e costituiva il riferimento sul quale ruotava l'organismo logistico-amministrativo dell'aeroporto romano. Il piano terra ospitava una incredibile sequenza di servizi, in prevalenza mense per Sottufficiali, Carabinieri ed Avieri; magazzini per viveri e materiali; servizi tecnici; un'ampia sala schermo ed un ufficio voli. Al primo piano, un'ala era adibita esclusivamente per uso infermeria, mentre l'altra ospitava la mensa Ufficiali; nel corpo centrale erano disposte numerose e distinte cucine, oltre



*Roma – Aeroporto del Littorio.
La caserma definita "Casa dei Piloti".*



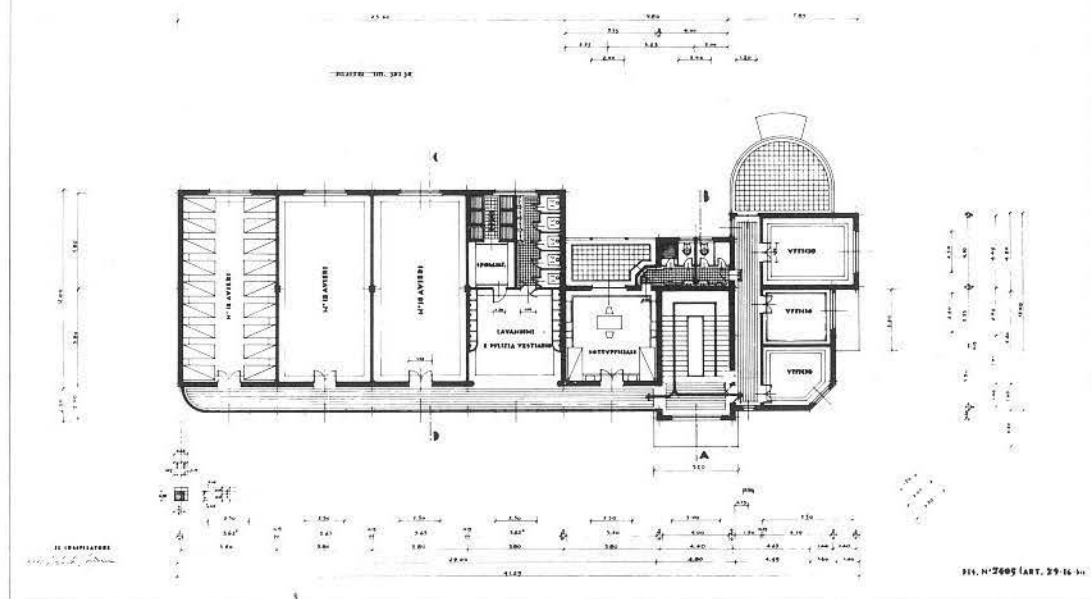
Roma - Aeroporto del Littorio. La "Casa dei Piloti": pianta del primo piano.

agli uffici Comando e Amministrativo. Prevalentemente adibiti per alloggi, di vario ordine e grado, erano i tre piani successivi, a parte un'ampia superficie del terzo, adibita quale aula di studio per gli allievi piloti. Tutto quanto attiene ai servizi logistico-amministrativi, che in un aeroporto trovano collocazione in singoli e appropriati edifici, furono raccolti in questa fabbrica della quale si è rinvenuto anche una proposta di ristrutturazione allorché divenne sede dell'Ala Littoria.

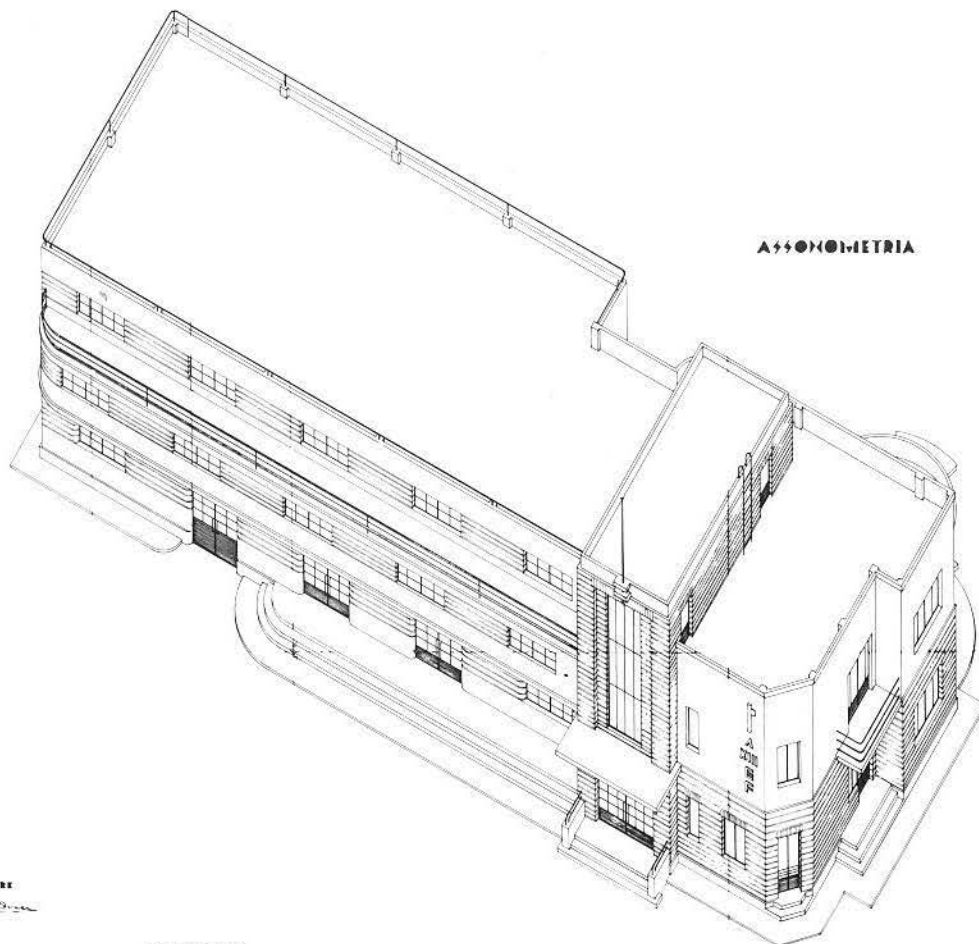
Forse per risolvere i problemi di alloggiamento della truppa stanziata sull'aeroporto del Littorio, dopo che la caserma, della quale ricordiamo la denominazione di Casa dei Piloti, era stata adibita per gli uffici dell'Ala Littoria, fu progettata una casermetta, della quale disponiamo di una esauriente documentazione grafica. Elaborato nel 1935, dall'Ufficio Centrale del Demanio, l'edificio rappresenta un caso simbolico di una fabbrica per alloggio truppa dove permangono consuetudini negative che contrastano con la qualità architettonica che, nel caso, è assai dignitosa. Innanzi tutto la disposizione delle camerate che si affacciano su un ballatoio, con una esposizione all'aperto poco salutare per chi durante la notte aveva necessità dei servizi. Altro aspetto carente, sul piano funzionale, è la separazione, al piano terra, tra la zona mensa e quella di trattenimento.

L'impianto planimetrico della casermetta del Littorio, mette in evidenza due concezioni formali diverse, distinte in una parte che è improntata come blocco chiuso, statico, mentre una seconda parte è decisamente più aperta. Ma le manchevolezze sul piano funzionale vengono compensate dai pregi architettonici. La casermetta è un edificio di buona qualità edilizia, dove si riflette quella omologazione linguistica che la Regia Aeronautica incominciava ad imporre alle proprie fabbriche e che distinguerà in una veste unitaria l'edilizia aeroportuale dei secondi anni Trenta.

La caserma Romagnoli, realizzata nel 1935, con un progetto dell'ingegnere Roberto Marino, segna una svolta nella evoluzione delle fabbriche per alloggi collettivi per uso militare, ed avvia quel processo di unificazione del tipo che



Roma - Aeroporto del Littorio.
Casermetta Avieri: pianta del primo piano.



Roma - Aeroporto del Littorio. Casermetta Avieri: assonometria.



Roma – Caserma Romagnoli. Veduta dal piazzale antistante la Città universitaria.

verrà adottato, nella Regia Aeronautica, fino agli inizi del secondo evento bellico mondiale. Allo scopo di ottenere una più efficace azione di illuminamento e arieggiamento, il corpo di fabbrica contenente le camerate, assume un caratteristico andamento a gradoni che, all'epoca, distinguerà tale tipologia di caserma, conferendole quel carattere figurativo particolare. Ma la caserma tipo Romagnoli, vista nei diversi contesti aeroportuali, in precedenza citati, acquista, al confronto con il suo archetipo, di cui rispetta innanzi tutto le soluzioni tipologiche e distributive, sembianze nuove, con una immagine figurativa più vigorosa e pungente. La Romagnoli è quasi assorbita nel tessuto della cittadella aeronautica che, a sua volta, nel confronto con quella universitaria, stempera le proprie valenze formali in un "continuum" urbano dove i singoli episodi vivono anche di luce riflessa e la loro distinta percezione è oggetto di lettura attenta, fatta per esclusione.

Realizzata con la tecnica del cemento armato, che consente l'affrancamento dai vincoli distributivi imposti dalle strutture tradizionali, la caserma Romagnoli si distingue, nell'ambito del tipo, per la particolare attenzione posta ai problemi funzionali e igienici della parte riservata ai dormitori della Truppa. L'organizzazione planimetrica generale del complesso è impostata su un corpo di fabbrica mediano, ospitante il refettorio e il dormitorio per gli Avieri, con ai lati due corpi di fabbrica aventi una propria autonomia distributiva, destinati, l'uno per i servizi di Compagnia e il tempo libero, l'altro per le esigenze dei Sottufficiali scapoli.

La novità tipologica introdotta dal Marino è elaborata mediante una ricerca sulla sezione trasversale del corpo di fabbrica contenente le camerate. Queste, affiancate lungo un piano, si aprono, ad una testata, su un corridoio, la cui altezza è la metà delle stesse, per cui ricevono luce ed aria anche da questo fronte. Ai piani successivi le camerate arretrano, secondo il modulo della sezione trasversale del corridoio, e dispongono della stessa situazione vantaggiosa. L'altra ingegnosa soluzione ideata dal Marino è la posizione delle due scale che immettono ai piani dei tre corpi di fabbrica. Queste sono situate in modo da accedere, da un lato ai dormitori Avieri, dall'altro ai due corpi di fabbrica contigui che sono accostati in modo sfalsato, allo scopo di presentare più fronti all'esterno. In questo modo si ha il vantaggio di un'ottima ventilazione e di riscontri d'aria anche nei piani intermedi delle scale. Il risultato è l'indipendenza dei settori aventi una diversa destinazione d'uso, – dormitorio avieri, alloggi Sottufficiali, servizi – ed una completa ed efficace ventilazione di quegli ambienti che, per la particolarità della funzione, ne richiedono la costante presenza.

Sotto l'aspetto del linguaggio architettonico è da notare il brusco passaggio che l'ingegnere Roberto Marino compie, in pochi anni, passando dal Novecento adottato nella Scuola di Guerra Aerea alle forme razionaliste ostentate nella Caserma Romagnoli. Come si è accennato in precedenza è un Razionalismo prudente, quasi convenzionale nell'uso accorto e misurato del "materiale" moderno.



Roma – Caserma Romagnoli. Veduta di scorcio dalla via Gobetti.



Roma – Caserma Romagnoli. Veduta del fronte su via dei Frentani.

Nell'edificio è posto l'intento di rispecchiare, per ogni corpo di fabbrica, la particolare destinazione funzionale, ricercando con l'accurato studio delle dimensioni dei vani e dei rapporti tra pieno e vuoto gli effetti armonici necessari. La facciata verso il Ministero è movimentata dalla progressiva rientranza della parte centrale, con lunghe ed ininterrotte finestre, mentre sul versante opposto è offerta la sequenza delle grandi luci equidistanti delle camerate. La difformità tra le due facciate distingue l'aspetto figurativo tipico della caserma. Caratteristico è anche il contrasto tra la parte centrale, intonacata e rifinita con verniciatura di cementite avorio chiaro e le ali in cortina di zoccoli romani. Un elemento tematico, che diventerà un costante riferimento nella edilizia aeronautica dei secondi anni Trenta, è presente nel contrasto tra l'incorniciatura chiara delle aperture e la calda tonalità delle testiture in laterizio.

L'ingegnere Roberto Marino, dopo l'esperienza della caserma Romagnoli, ebbe ancora incarichi professionali dalla Regia Aeronautica per le caserme di Orvieto e di Foligno. In particolare il progetto del Centro Reclutamento di Foligno presenta una insolita e interessante articolazione planimetrica, richiesta dalle speciali funzioni dovute all'avvicendamento di un forte numero di reclute. Il principio adottato è quello della Romagnoli, a meno di varianti applicate agli snodi delle scale che, nel caso, si pongono come vere e proprie cerniere, svincolando il corpo di fabbrica principale, riservato alle reclute, da quello contenente le truppe di stanza e da quello ospitante i Sottufficiali.



*Aeroporto di Viterbo -
Caserma Avieri.*

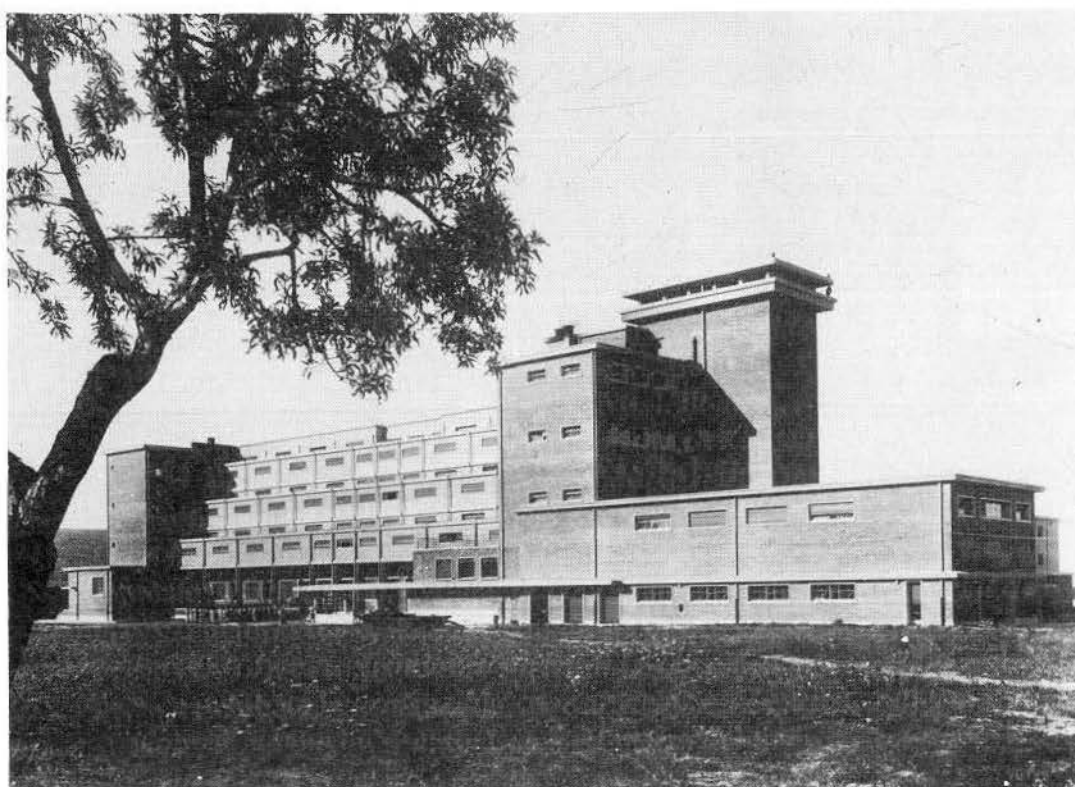


Aeroporto di Viterbo - Caserma Avieri.

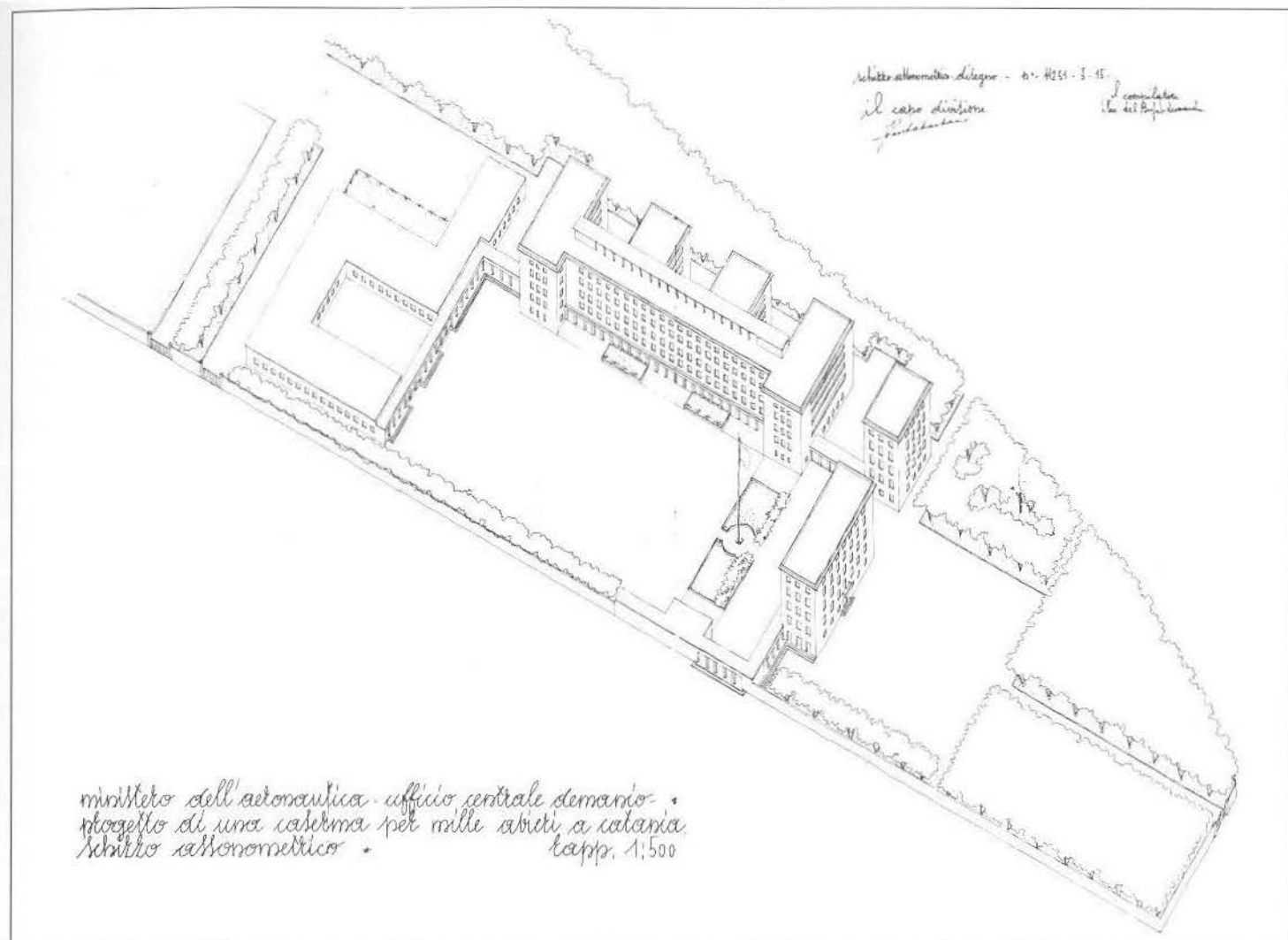


*Aeroporto di Rieti.
Caserma Avieri.*

Una maggiore vivacità formale è presente nelle caserme tipo Romagnoli che verranno, alla fine degli anni Trenta, disseminate su tutta la penisola. È rispettata la tipologia di base che regola tale manufatto, ma vengono adottate, per ogni specifico episodio, delle varianti distributive. Spesso, sul piano figurativo, si avranno esempi che risulteranno più interessanti in confronto al modello di riferimento. Sovente è la maggiore imponenza affidata ad un corpo scala, concludendone il volume con una loggia coperta, che costituisce l'elemento di maggiore richiamo. Tra gli esempi del genere, notevole è il caso della caserma di Viterbo dove è anche posta una maggiore enfasi alle incorniciature delle aperture, che risaltano luminose



*Aeroporto di Comiso.
Caserma Avieri.*



Progetto di una caserma per 1.000 Avieri a Catania.

sulla cortina in laterizio. Interessante è la soluzione della quinta piena, adottata sull'asse di simmetria della facciata dove si rivolgono le camerate, come nel caso della caserma di Alghero; l'interruzione dello scorrere ininterrotto delle aperture si propone come una pausa di richiamo verso l'ingresso disposto alla base. Altra notazione che distingue il tipo della Romagnoli, rispetto al modello di riferimento, è la rinuncia alla finestra continua come quella adoperata dal Marino nei disimpegni alle camerate.

Concludiamo la rassegna sulle caserme accennando a due progetti riguardanti un centro di reclutamento previsto, negli anni Trenta, sull'aeroporto di Catania. Sono due soluzioni progettuali che si richiamano, per la dimensione dell'intervento, ai complessi che sono destinati ad ospitare ingenti uomini di Truppa, e si differenziano tra loro per la soluzione architettonica adottata e per i criteri planimetrici e distributivi.

Nel complesso da adibire a caserma per mille Avieri, previsto per l'aeroporto di Catania quale centro di reclutamento, l'organismo si articola intorno ad una vasta piazza d'armi, a forma rettangolare, definita dallo sviluppo di vari fabbricati, contenenti ognuno una specifica funzione. Su un lato lungo si snoda il fronte dei dormitori costituito da un corpo di fabbrica di raccordo, sviluppantesi in linea, al quale sono agganciati, sul retro, i corpi di fabbrica, disposti a pettine, contenenti le camerate. Nell'edificio di raccordo sono collocati i corpi scala, i servizi igienici per la Truppa e alcuni locali per servizi vari. Ad una estremità è collegato il corpo di fabbrica ospitante i Sottufficiali, con accessi e servizi separati. Allo scopo di

Dall'aspetto decisamente monumentale è il secondo progetto per centro di reclutamento, pure destinato a Catania, come è attestato dalla indicazione riportata su un piano regolatore dell'aeroporto siciliano risalente al 1933. Rispetto al precedente che dispone tutte le funzioni in diversi manufatti, quello in esame le raccoglie in un'unica e vasta fabbrica, articolata planimetricamente in maniera da distribuire una gerarchia di funzioni che potrebbe apparire esemplare se fosse destinata per un contingente di uomini appropriato. Ma la previsione della utilizzazione del complesso, da parte di un battaglione, rende perplessi circa il dimensionamento e l'articolazione dell'impianto distributivo, che sembra poco idoneo per consentire un'agevole e razionale movimentazione di uomini di Truppa. Un



monumentale ingresso, disposto sull'asse di simmetria, oltre al collegamento verticale accede direttamente, senza la mediazione di un filtro separatore, al nodo cucina-refettori. La disposizione della cucina, che deve servire due refettori posti ad ambo i lati, condiziona questa parte dell'edificio che risulta poco convincente. Sarebbe stato opportuno ribaltare nella parte retrostante del complesso il servizio della cucina e mensa e porre la lunga sequenza di locali che si snodano intorno ad una corte, tra cui alcuni da adibire quali aule di studio, sul fronte interno dell'ingresso principale.

Abilmente disegnato, soprattutto sul piano della stesura grafica, con disposizione linguistica che tende al gusto decorativo Novecento, l'edificio del Centro Reclutamento previsto sul sedime aeroportuale di Catania presenta una varietà di accenti che lo collocano, sul piano della ascrizione stilistica, in un contesto figurativo tra Novecento e Razionalismo.

Un debito cenno meritano le sale convegno per gli Avieri, nelle occasioni in cui dispongono di un proprio fabbricato. Tra gli aspetti di un certo interesse si citano quelle esistenti negli aeroporti di Campoformido e Noghera, i cui caratteri architettonici proponevano un lessico classicheggiante, sobrio e decoroso nel primo caso, e piuttosto incline a forme vernacolari con il secondo.

Gli alloggi ed i circoli per Ufficiali e Sottufficiali

Il problema dell'alloggio e del benessere del personale militare operante sugli aeroporti, spesso molto distanti dai centri abitati o collocati in zone disagiate, venne immediatamente posto all'attenzione dei vertici della Regia Aeronautica, all'indomani della costituzione dell'Arma. Le ragioni discendono dalla consapevolezza che la specifica attività di volo, solitamente stressante, richiede la quotidiana necessità, per il personale addetto, di un ragionevole periodo di riposo, con attività che devono consentire rilassamento e distrazioni. In precedenza è stata esaminata la caserma Avieri, che per la particolare problematica ha richiesto una trattazione a parte. In questo luogo si richiameranno le tipologie usate per gli alloggi degli Ufficiali e dei Sottufficiali, nelle quali la natura dell'edificio, quale alloggio collettivo, subisce quelle varianti che tengono conto di esigenze come la residenza individuale, la disponibilità di ambienti comuni di rappresentanza e di servizi annessi. A parte i requisiti distributivi è ricercata, nelle sunnominate tipologie, l'accortezza di definire, mediante sobri caratteri architettonici, ambienti che assicurino un certo benessere, variamente qualificati e caratterizzati con una articolata disposizione dei servizi ricettivi e di quelli sussidiari per il tempo libero.

Nell'esordio abbiamo accennato alla palazzina Ufficiali dell'aeroporto di Brindisi, prestigiosa eredità della Regia Marina, alla quale si può accomunare quella analoga di Grottaglie, risalente al periodo dell'aerostato, il cui bellissimo salone del circolo riscatta una impaginazione architettonica esterna piuttosto banale. Il tipo della palazzina Ufficiali ebbe eminenti caratteri qualitativi nell'area nord-est della penisola, specialmente a Puntisella-Valbandon, dove si riscontrano, negli esempi documentati, elementi linguistici che contattano la locale cultura veneta e quella vicina della Secessione austriaca. Singolare fu la sede del circolo Ufficiali di Montecelio, adattata in una preesistenza locale, forse una torre risalente all'età medievale, mentre quella di molti aeroporti romani, come a Ciampino e a Centocelle, si tinse con le allettanti vesti del "barocchetto" romano. Nell'idroscalo di Vigna di Valle la tipologia in argomento ebbe collocazione in un bel fabbricato, impaginato con un decoroso manierismo rinascimentale.

Con gli inizi degli anni Trenta si hanno i primi edifici razionalisti concepiti per gli alloggi e circoli degli Ufficiali, unitamente a quelli per i Sottufficiali che nei primi anni Venti trovavano collocazione generalmente nella caserma Avieri.



Idroscalo di Cadimare – La palazzina Ufficiali nel contesto ambientale.

Uno dei primi edifici realizzati secondo i canoni dell'architettura razionalista fu la palazzina alloggi Ufficiali dell'idroscalo di Cadimare.

Secondo l'indicazione assonometrica di un disegno d'epoca, l'ampio terrazzamento antistante il piano terreno della palazzina Ufficiali di Cadimare si protendeva sul mare e, all'altezza del maggior volume della fabbrica, ne proiettava un lembo secondo un andamento rettilineo che poi si concludeva con una semicirconferenza. Con la realizzazione di questa eccellente fabbrica, la previsione del corpo della terrazza che si collocava nel mare per un buon tratto è stata accantonata. Si è preferito dare risalto agli angoli della grande terrazza, in modo che si realizzi il proposito di un contatto più intimo con il mare e, al contempo, dare la possibilità di godere l'architettura frontale della fabbrica.

Della palazzina Ufficiali di Cadimare abbiamo narrato le vicende culturali della sua gestazione nel capitolo sul Razionalismo architettonico. Con l'aeroclub di Como costituisce il primo interesse della Regia Aeronautica verso tale forma di linguaggio allora affermantesi. Ribadiamo che nella palazzina di Cadimare l'architettura razionalista si esprime nelle forme più congeniali alle matrici culturali italiane, con la semplicità e la solarità dei volumi, concepiti per essere immersi in quella natura mediterranea che, nel corso dei secoli, aveva suggerito una immagine architettonica che fosse espressione dei caratteri del proprio clima.

Il piano terra della palazzina di Cadimare è prevalentemente adibito per ospitare i locali della mensa e del circolo, che sono naturalmente esposti verso il mare. Nella parte retrostante sono collocati, opportunamente separati da un arioso corridoio disposto longitudinalmente, i servizi. Lo stesso corridoio si conclude nel



Idroscalo di Cadimare – Palazzina Ufficiali.



*Idroscalo di Cadimare.
Palazzina Ufficiali.*

vano sul quale si apre l'ingresso principale e, successivamente, il vestibolo, su cui convergono la scala che porta ai piani superiori e gli accessi ai locali preminenti. I piani alti sono organizzati per contenere gli alloggi, che si dispongono lungo due assi intersecantesi nel vano scala. Ampie terrazze, disposte in modo vario, consentono la visione del mare secondo angolazioni diverse e suggestive. Altro carattere particolare di questa fabbrica è l'articolazione planovolumetrica che consente la leggibilità dell'esterno nel contesto delle sue parti.

La palazzina Ufficiali di Cadimare è un esemplare episodio di edificio realizzato per specifiche funzioni, quella dell'alloggio e del circolo, a cui si aggiunge l'eccezionalità del contesto ambientale. In precedenza la risoluzione di tale esigenza era stata soddisfatta con il recupero di fabbriche concepite per una diversa destinazione, come nel caso di Guidonia-Montecelio, oppure inserendola insieme ad altre funzioni come nel Palazzo dell'Idroscalo di Taranto, adibito al piano inferiore quale Comando aeroportuale.

Negli anni Trenta la tendenza a individuare un appropriato edificio, per soddisfare le esigenze dell'alloggio e del tempo libero, in termini di qualità architettonica e di ambiente, divenne un'applicazione costante, con la ricerca di aree distaccate, nel sedime aeroportuale, rispetto a quelle operative, e con il conferimento di un tono architettonico appropriato. I pochi cenni sugli aeroporti trattati in precedenza, danno un'idea sui criteri generalmente adottati nella individuazione dei luoghi dove disporre queste particolari destinazioni d'uso. A Lonate Pozzolo è avvertita l'esigenza di separare la palazzina Sottufficiali dall'area riservata alla Truppa, mentre nell'aeroporto di Pisa la zona riservata agli alloggi è tutta distaccata



Idroscalo di Cadimare – Un particolare del fronte della palazzina Ufficiali.

*Aeroporto di Cagliari-Elmas.
Palazzina Circolo Ufficiali.*



rispetto a quella logistico-operativa. Tuttavia non mancano i casi di edifici per alloggi collocati in posizione disagiata, a ridosso dell'area operativa, come si riscontrano a Cagliari, – alloggio per Ufficiali Superiori collocato tra due aviorimesse – e a Bologna, dove la palazzina Ufficiali fronteggia l'area di volo.

L'aeroporto di Cagliari-Elmas disponeva, nella seconda metà degli anni Trenta, di una palazzina per il circolo Ufficiali, dalla insolita veste figurativa. L'edificio si compone di un blocco compatto, con un attico che per tre lati si affaccia su un'ampia terrazza. L'inconsueta forma dell'ingresso principale richiama toni

*Aeroporto di Cagliari-Elmas.
Palazzina Circolo Ufficiali.*





*Aeroporto di Cagliari-Elmas.
Palazzina Circolo Ufficiali.
Lo scalone di accesso al piano su-
periore.*

architettonici di gusto déco. Al piano terra era previsto il salone del circolo mentre un monumentale scalone portava al piano superiore destinato probabilmente alla mensa. Purtroppo di questo splendido edificio, in linea con i caratteri linguistici dell'architettura razionalista che, all'epoca, improntava l'aeroporto, restano soltanto poche fotografie, nondimeno sufficienti per fare intendere la bellezza e la eleganza della forma esterna e dei suoi splendidi interni.

Notevoli edifici, per alloggio e circolo per il personale Ufficiali e Sottufficiali, furono realizzati durante il periodo in cui si ebbe la notevole diffusione aeroportuale dei secondi anni Trenta. Episodi di un certo rilievo sono riscontrabili, tra l'altro, ad Alghero, a Comiso, a Trapani. Qualche elemento caratteristico di un certo interesse è presente nella palazzina Sottufficiali di Lecce, d'impronta razionalista, che offre negli esterni una veste sobria e dignitosa dove primeggia il rivestimento in pietra leccese, mentre dispone di un interno stimolante sotto l'aspetto figurativo



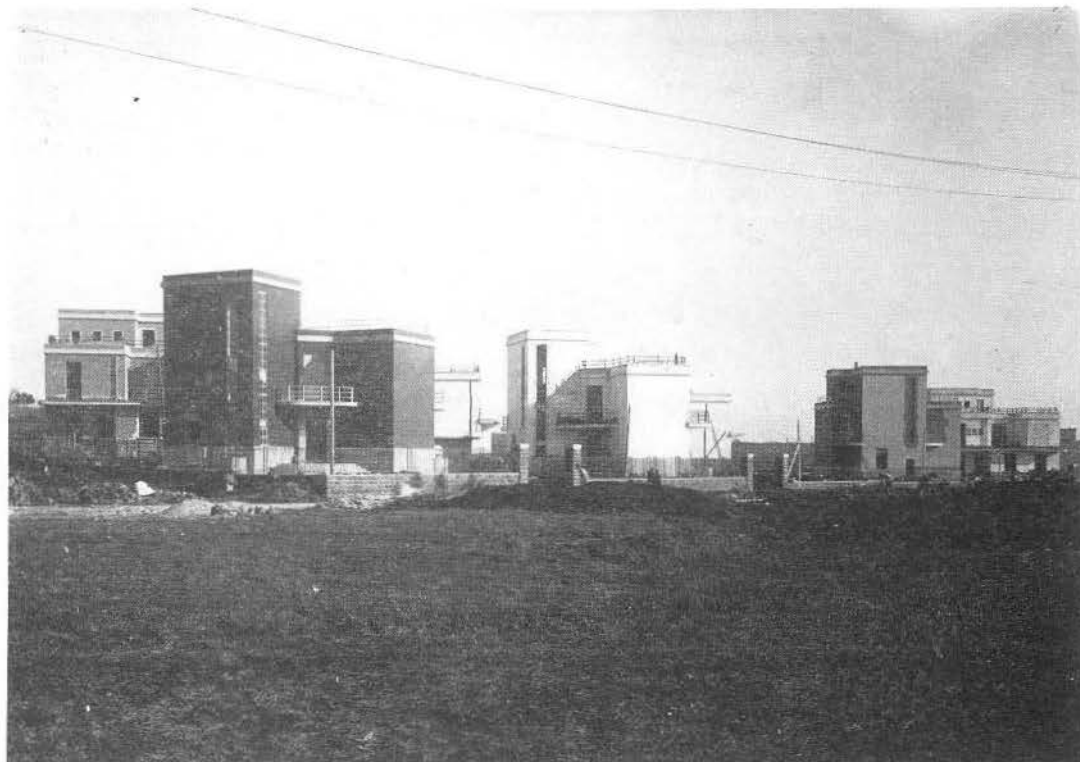
Aeroporto di Puntisella – Circolo Ufficiali.

costituito da un ampio salone, contrassegnato da una serie di pilastri che ne suddividono in due parti lo spazio.

L'ubicazione di molti aeroporti, lontani dai centri urbani, e la necessità di disporre, nelle vicinanze dell'infrastruttura militare, del personale avente compiti di rilievo, nell'ambito delle esigenze dell'efficienza operativa, determinò la creazione di agglomerati urbani in prossimità delle basi aeree. Il problema della residenza per le famiglie del personale in servizio sugli aeroporti ebbe quindi la necessaria attenzione da parte della Regia Aeronautica, preoccupata di assicurare condizioni di relativo benessere a chi era costretto a convivere nella base. Si realizzarono, pertanto, confortevoli palazzine, perfettamente valide dal punto di vista della distribuzione funzionale e da quello del decoro architettonico.

Agglomerati residenziali, con caratteri propriamente urbani, sorsero in prossimità di molti aeroporti. Guidonia-Montecelio è da considerarsi un caso emblematico per lo sviluppo che assunse il primitivo villaggio azzurro, trasformato in seguito in una vera e propria città. Interessanti nuclei abitativi vennero formandosi a Cagliari-Elmas, Orbetello, Centocelle e, in genere, in molti aeroporti di nuova concezione.

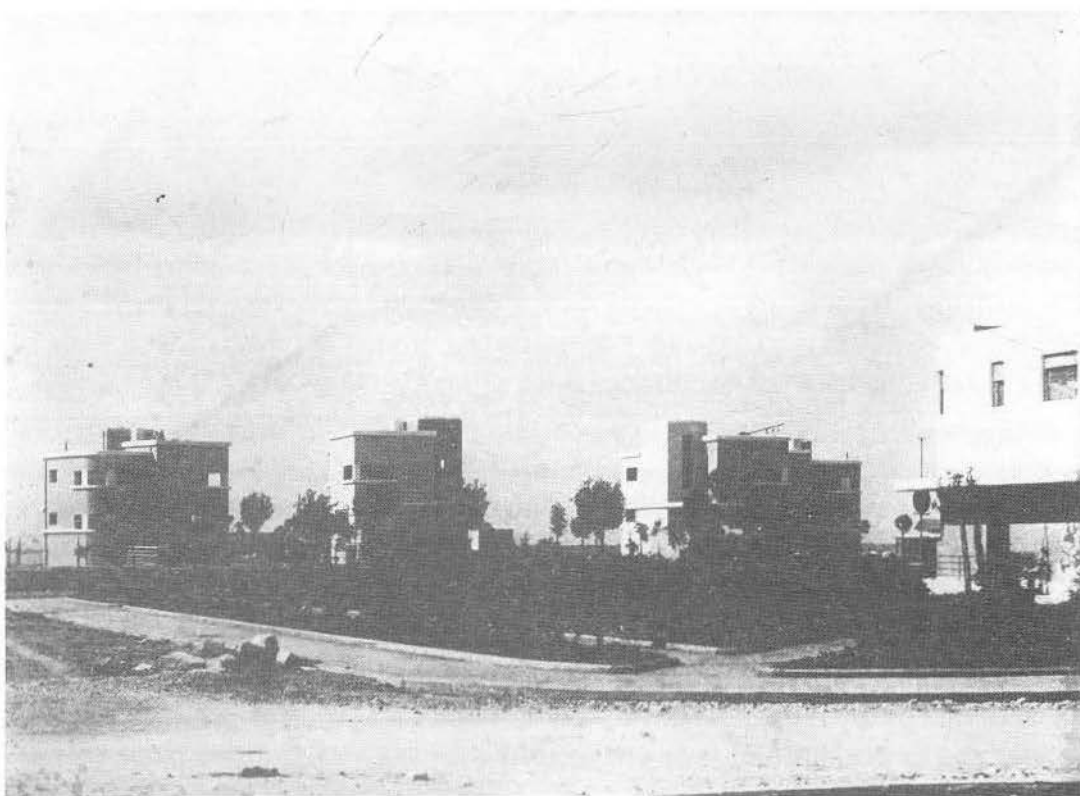
Elemento tipico della residenza aeronautica, negli anni tra le due guerre, è la concezione distributiva individuale, con la palazzina tipo elaborata per consentire l'alloggio per pochi nuclei familiari. Lo studio dell'abitazione residenziale è rivolto alla individuazione di pochi elementi fondamentali, aventi dimensioni determinate,



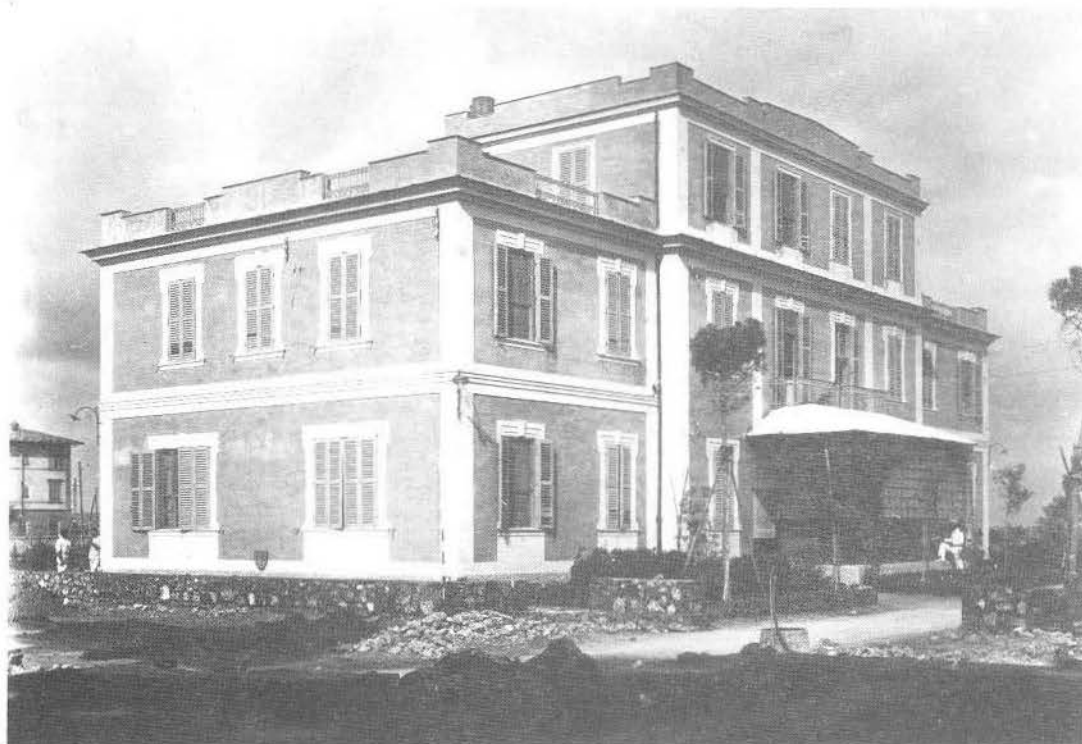
*Aeroporto di Guidonia Montecelio.
Il villaggio azzurro.*

la cui aggregazione in complessi unitari è dettata, spesso, da criteri che attengono alle condizioni gerarchiche dell'abitante e dal numero dei componenti della sua famiglia.

La documentazione fotografica pervenuta sulle abitazioni demaniali, realizzate dalla Regia Aeronautica, permette qualche annotazione critica su tale tipologia. Un esemplare abitativo, appartenente al complesso di villette realizzate per le esigenze del Centro Sperimentale di Guidonia, consente una valutazione generale in merito ai criteri architettonici adottati per questa particolare edilizia militare. Gli elementi del linguaggio della palazzina di Guidonia sono informati ai principi del



*Aeroporto di Cagliari-Elmas.
Il villaggio azzurro.*



*Idroscalo di Orbetello.
Palazzina alloggi.*

Novecento architettonico, con una veste formale semplice, dignitosa, senza pretese decorative. Il carattere distributivo rivela un atteggiamento di gusto velatamente liberty, con la singolarità della disposizione obliqua dell'ingresso al salone da pranzo. Anche in una palazzina di Centocelle sono presenti i segni del modernismo, dovuto ad una certa solennità monumentale, mentre la volumetrica nettezza dei corpi di fabbrica, il taglio nitido delle finestre, suggeriscono l'influenza del Razionalismo. Per l'idroscalo di Orbetello vennero approntate, alla metà degli anni Trenta, molte villette, con caratteri architettonici razionalisti, i cui segni si notano nell'impianto distributivo, semplice e coerente, e nell'articolazione dei volumi, sobriamente definiti da pochi accenti e risalti.

L'interesse per l'aviazione, tenuto negli anni Trenta dalla cultura architettonica, nella specie il Neofuturismo, determinò lo studio di varie proposte progettuali, miranti a configurare la casa tipo per l'aviatore. Il giornale "Le Vie dell'Aria", nel 1932, riporta una cronaca di una idea per un'abitazione, dalla veste razionalista, dotata di una pista di rullaggio e annessa aviorimessa la cui ipotesi stravagante era tuttavia considerata realizzabile nella presentazione giornalistica. Progettata per un nucleo familiare modesto, la "Casa per l'Aviatore" doveva offrire, negli intenti dell'articolista, "... la possibilità di raccogliere un arredamento signorile, consono alle particolari esigenze artistiche e pratiche dell'aviatore. Partendo dal presupposto che l'aviatore sia scapolo, il progetto contempla nella sua ripartizione una vasta e luminosa stanza di soggiorno con annesso locale destinato a sala da pranzo, – una camera da letto in comunicazione col bagno attiguo e spogliatoio, – una camera per ospite eventuale, – stanza destinata all'educazione fisica – terrazza per gli esercizi all'aperto. E nemmeno vi sono trascurati i servizi indispensabili al comfort, una piccola cucina, stanza per la donna di servizio, camera per il motorista che sarà anche il guardiano, gabinetto e bagno per questo personale, una dispensa e locali per depositi vari.

In posto opportunamente distanziato dalla casa si trovano la rimessa per il velivolo e per l'auto, ed i locali comprenderanno anche l'officinetta con l'utensileria normale ed un gabinetto. La costruzione dei velivoli da turismo ad ali ripieghevoli, consente non solo di ricoverare la macchina volante in una rimessa di

ridotte dimensioni, ma rende anche agevole il trasporto trainato dalla macchina stessa dal locale di ricovero al campo di volo. Le illustrazioni che corredano la descrizione del progetto, convinceranno il lettore della razionale suddivisione della costruzione perché risponda alle esigenze aviatorie" (16).

L'aerostazione

Una interessante tipologia aeroportuale, appartenente all'area d'interesse dell'aviazione civile, fu l'aerostazione, che meriterebbe un approfondimento adeguato, con uno studio rivolto esclusivamente ad essa. In un ambito culturale propriamente di ricerca architettonica di previsione, il tipo dell'aerostazione ebbe una notevole importanza per gli architetti futuristi, che ne elaborarono proposte fantastiche. In precedenza, per l'aeroporto del Littorio, considerato alla fine degli anni Venti una installazione importantissima dell'aviazione civile, l'unica fabbrica che



*Aeroporto di Gardolo.
Aerostazione - interno.*

*Idroscalo di Ostia.
L'aerostazione della S.A.M..*



proponere qualche servizio tipico dell'aerostazione moderna era costituita da un albergo. Anche sull'idroscalo di Ostia, il fabbricato ostentato come aerostazione è un edificio decoroso, che contiene gli uffici per il disbrigo delle pratiche di imbarco e di arrivo, oltre a qualche sala di attesa ed altri servizi accessori. Ma per un riscontro episodico concreto bisogna rifarsi a progetti di una certa consistenza, dei quali sono disponibili alcuni dati documentari riguardanti alcuni aeroporti.

Nell'ambito delle varianti tipologiche che distinguono la ricerca progettuale, esterna alle strutture professionali del Demanio Aeronautico, si ricordano alcune testimonianze interessanti l'aviazione civile milanese. L'architetto razionalista Franco Albini progetta, nel 1933, per l'aeroporto del capoluogo milanese, un'aerostazione impostata su un semicerchio, con i corpi di fabbrica dell'edificio che seguono un



Aerostazione di Milano Linate.

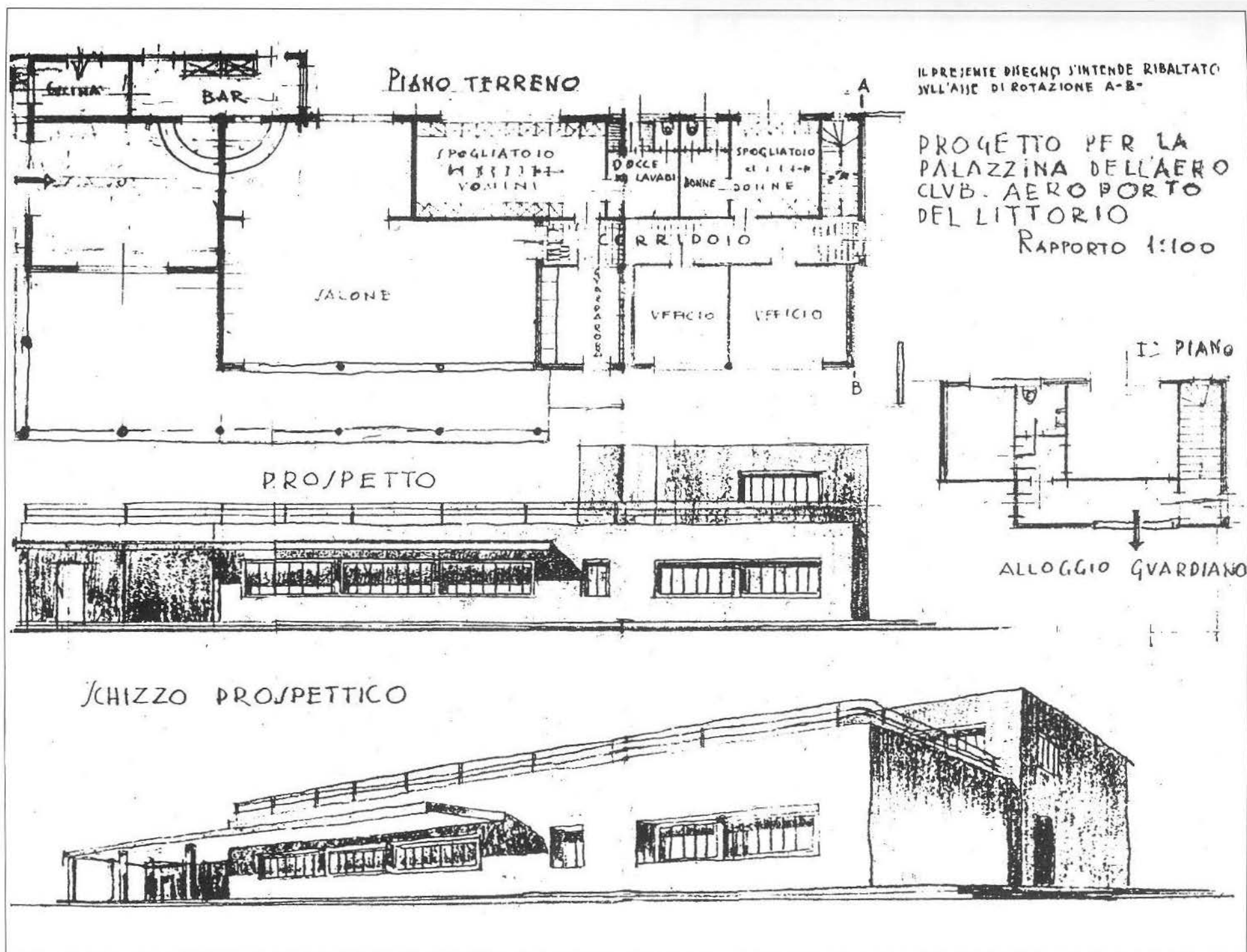


*Aeroporto di Venezia.
Aerostazione.*

andamento curvilineo; un nodo distributivo, posto sull'asse di mezzeria, efficacemente richiamato da una torre, suddivide l'interno tra l'area riservata alla ristorazione e all'attesa e quella riservata agli uffici. Un'altra grande aerostazione, realizzata per l'aeroporto di Milano Linate, è progettata dall'architetto Gian Luigi Giordani. Composta da tre corpi di fabbrica raccordati da un elemento centrale, l'infrastruttura è avvicinata al campo di volo da una passerella coperta. L'architettura è chiaramente intonata ad una grammatica figurativa, di respiro europeo, nitida e rigorosa nella impaginazione dei volumi, con la decisa accentuazione delle fasce delle vetrate continue che richiamano l'influenza dell'espressionismo tedesco.

Anche sull'aeroporto di Venezia si ha notizia di una interessante aerostazione, composta da un corpo di fabbrica, sobriamente definito da scarni motivi decorativi e variamente articolato a formare un insieme vivacemente movimentato. La diversità delle funzioni è manifestata dalla configurazione di appropriati volumi, secondo una concezione razionalista, con quelli riguardanti i servizi di conforto, quelli dell'area di attesa ed, infine, quelli riservati alla direzione. Una rampa che porta ad una terrazza ed una torre vetrata rafforzano l'immagine figurativa del complesso.

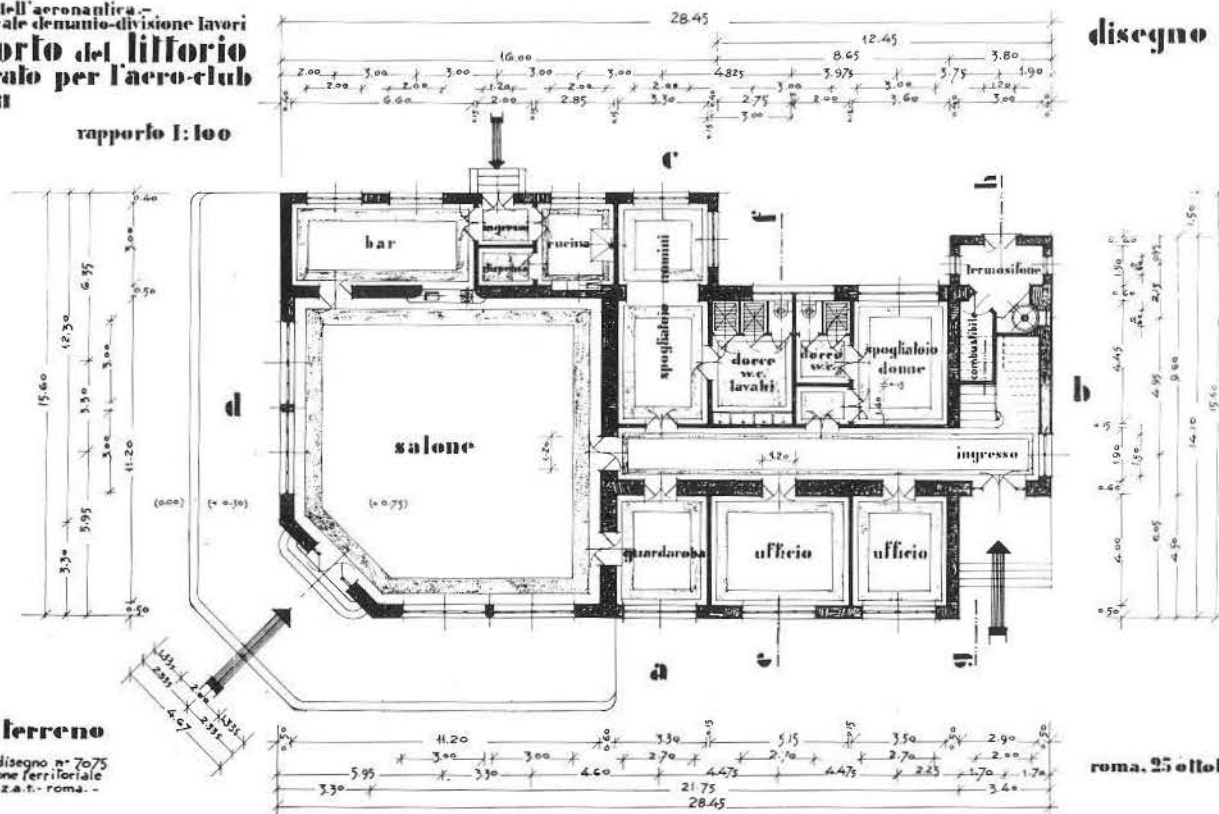
Il tema dell'aeroclub, esaminato nello straordinario contributo di Giuseppe Terragni per l'idroscalo di Como, è riproponibile con l'analogo evento progettuale del Littorio. Anche in questo caso sono disponibili le versioni di due proposte, risalenti al 1934, con la prima approvata dal Generale Valle, redatta in forma di schizzo estemporaneo, e la seconda, approntata dall'Ufficio Centrale del Demanio, nelle vesti di progetto di massima. Nella seconda stesura è ravvisabile una più convincente soluzione distributiva ed un aspetto formale razionalista molto contenuto. In quella precedente sembra prevalente l'interesse per la ricerca di una espressione figurativa esterna meno convenzionale, a dispetto di una distribuzione delle funzioni piuttosto farraginosa. Dalle note attergate al disegno elaborato dall'Ufficio Centrale del Demanio si deduce che la seconda versione, approntata dai propri tecnici, è una modifica alla proposta redatta dalla direzione territoriale, che non sembra quella sottoposta all'approvazione del Generale Valle. Evidentemente esisteva una terza versione, intermedia alle due esaminate in questo studio, che è andata perduta.



ministero dell'aeronautica -
ufficio centrale demanio - divisione lavori
aeroporto del littorio
fabbricato per l'aero-club
di roma

rapporto 1:100

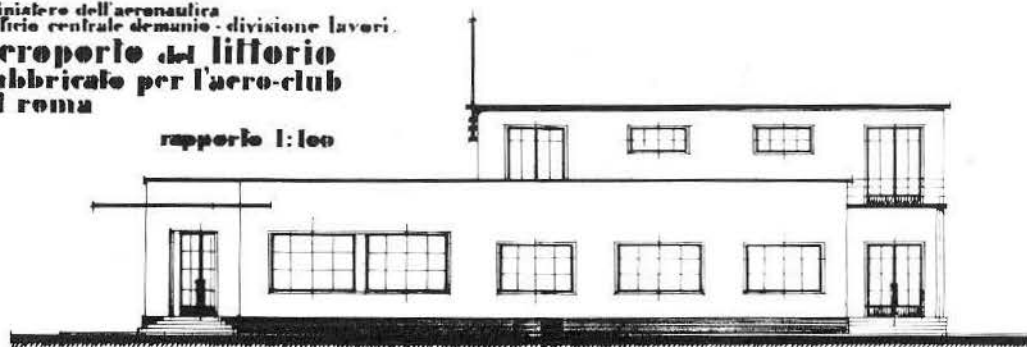
disegno n° 7250
25-16 bis



Roma - Aeroporto del Littorio. Progetto per Aeroclub: la successiva versione redatta dall'Ufficio Centrale del Demanio. Piano terreno.

ministero dell'aeronautica
ufficio centrale demanio - divisione lavori
aeroporto del littorio
fabbricato per l'aero-club
di roma

rapporto 1:100



prospetto a

Roma - Aeroporto del Littorio.
Progetto per Aeroclub: la succes-
siva versione redatta dall'Ufficio
Centrale del Demanio.
Prospetto.

L'EDILIZIA MONUMENTALE

Il Palazzo dell'Idroscalo di Taranto

Al Palazzo dell'Idroscalo di Taranto, di cui abbiamo già narrato le vicende culturali legate alla sua gestazione, ci si arriva lentamente, lungo una strada che non consente altre distrazioni se non la visione dell'edificio. Un tempo la fabbrica disponeva di una copertura a tetto e l'immagine che se ne percepiva a distanza, doveva dare l'impressione di una maggiore imponenza. Si distinguevano, da lontano, le due torrette, – resti smozzicati di una prima elaborazione fantastica – che fuoriuscivano dalle falde laterizie, ma poi, avvicinandosi all'immobile, rimanevano nascoste, a meno delle infrastrutture per il volo, che spiccavano come una bandiera. Attualmente l'edificio mostra una copertura a terrazzo, che sembra una incipiente calvizie come quella di un giovane volto privo d'un tratto della chioma. Aggiungasi che è stata perpretata anche un'altra violazione quale quella di una sopraelevazione su una delle torrette. Tali constatazioni si propongono come una accorata invocazione per un ripristino dell'edificio al dato originario, rivolta da chi lo ebbe in cura per un breve periodo, agli inizi degli anni Settanta, quando ne vigilava con quotidiana ritualità, quale responsabile del servizio impianti, le inquietudini statiche dovute ad un cedimento differenziale del terreno fondale.

L'avvicinamento al Palazzo, i cui tempi di percezione sono stabiliti dalla mutevolezza della sua immagine, poiché ai lati del viale di accesso vi è soltanto una cortina arborea, si conclude con una esedra di invito, che è già un piccolo capolavoro della fervida fantasia del progettista dell'edificio, l'architetto Armando Brasini. Disposta a semicerchio, l'esedra è composta da coppie di pilastri dalle differenti dimensioni, raccordati da simmetriche murature curve, nelle quali si aprono delle aperture a ovulo. Dall'esame dei particolari dell'emiciclo, si intuisce la presenza di Brasini, il magistero del suo inimitabile disegno "antico". I pilastri, che per la singolarità dell'immagine alludono a delle erme, soltanto che non vi sono teste umane alla sommità ma aquile e sfere, esibiscono o i motivi del triglifo, con sottostanti gocce, o quelli di un nastro, a foggia circolare, che si conclude in volute.

Varcato l'emiciclo si è introdotti in uno slargo che, nelle previsioni di Brasini, era da intendersi come interno a cielo aperto, tra il Palazzo e la struttura di invito. Adesso sorge, nel centro, una fontana, che propone quelle trite forme arcaiche dei muretti di confine, sicuramente non prevista dal progettista. Solitamente davanti alla facciata principale di una grande villa, la preoccupazione è di definire uno spazio di lettura ampio e privo di ogni elemento di disturbo. Un luogo di sosta per godere del Palazzo, per intendere la bellezza del disegno del portico, la cui prima lettura è da farsi ponendosi sull'asse di simmetria dell'edificio, e percorrerlo fino alla cordonata di accesso. È vero che una visione di sbieco offre scorci dinamici di altro interesse, ma questo può verificarsi in un altro momento, con una lettura temporale del prospetto. Resta che Brasini non voleva altro, nel piccolo piazzale, che una superficie sulla quale liberamente muoversi, senza ostacoli di sorta.



Idroscalo di Taranto – Il Palazzo del Comando – Il piazzale antistante.

Il monumentale cavedio è il cuore del Palazzo, l'elemento dominante in pianta, ed è solitamente poco praticato poiché accede al vestibolo, il cui ingresso è aperto per le occasioni particolari. È insolitamente ben disegnato e proporzionato e merita una sosta, una visita fatta con la stessa devozione con la quale si gode di un quadro, di una scultura, di un'architettura famosa. L'atmosfera percepiente in quell'atrio consentiva, nella sosta, e speriamo che lo consenta tuttora, l'esperienza insolita di ritrovarsi in un luogo distaccato rispetto ad un mondo esterno, lontano, ma distante solo pochi passi. Un luogo vagamente ricordato per le vicissitudini di un fare quotidiano anonimo, ma rimasto indelebile nella mente per solitari episodi, come le brevi soste nelle notti lunari o nell'incertezza brumosa delle prime aurore del cielo tarantino, a ricercare le ragioni di una empatia convenuta con quelle forme.

Complesso nell'apparenza, ma semplice nell'idea generatrice, è l'impianto planimetrico del Palazzo, composto da un corpo di fabbrica rettangolare, aperto su un lato dal vuoto del cavedio, appena mediato dal volume del portico, sul quale si innestano, ai lati, due altre parti, ruotate in modo da creare quattro invasi, quattro luoghi dalla distinta identità, che, nelle intenzioni di Brasini, costituivano quattro modi di rapportarsi con l'esterno.

Il primo vaso è quello antistante al fronte principale del Palazzo, costituente quasi un sagrato, illuminato dalla pregevole architettura del portico. L'attenzione è tutta rivolta al particolare, nobilitato dall'accuratissimo disegno, che, nell'architettura

di Brasini, diventa protagonista come episodio isolato. È bene tenere presente che Brasini seduce più con la raffinatezza dei particolari che con la visione d'insieme.

Il portico si inserisce come l'episodio di maggiore rilievo degli esterni del Palazzo, sia per il raffinato gioco di proporzioni, sia per l'inventiva del disegno. Il brano di architettura, una sequenza di tre fornici, distinti da quattro colonne allettate, con balaustra d'attico a coronamento, è come incastonato nella severa mole dell'edificio, attenuandone, con il minuto disegno, la dissonante impressione che si avverte tra il biancore del piano inferiore e la restante parte superiore, piuttosto grave con l'aspra matericità del suo tessuto murale in carparo. Il piano inferiore offre tanti dettagli, di grande inventiva, come certe sottigliezze formali adoperate nelle compenetrazioni angolari, come quella del diedro in mattoni pieni annegante fino a sparire nella obliqua muraglia in bianca pietra leccese.

Il secondo e terzo vaso sono simmetrici, speculari, ma ognuno si propone con una particolare tensione spaziale. L'uno guarda verso l'interno a monte dell'Idroscalo ed offre il motivo della torre cilindrica, vista da una certa distanza, quasi annegata nelle quinte murarie della fabbrica. Gli spigoli d'angolo offrono incentivi percettivi con lembi di muratura che fuoriescono dalle lesene oblique del corpo di fabbrica inferiore, e si addolciscono salendo verso l'alto. Lo spazio antistante è attualmente occupato da una installazione sportiva, ma avrebbe o richiederebbe il bisogno di un tessuto a parco, che non sarebbe eccessivo, perché queste



Idroscalo di Taranto – Il Palazzo del Comando – Particolare del portico.



*Idroscalo di Taranto,
Palazzo del Comando – Particolare
del fronte principale.*



Idroscalo di Taranto – Palazzo del Comando – Interno della corte.



*Idroscalo di Taranto.
Palazzo del Comando – Visione
di scorcio dell'edificio.*



*Idroscalo di Taranto.
Palazzo del Comando – Fronte
verso il portico della corte.*

architetture amano essere guardate, godute, e per consentirlo occorre individuare i percorsi più giusti, studiati per giovare di vedute stimolanti, per girare intorno ad una fabbrica, con tempi diversi, sia per indugiare in una sosta, quando il modo di porsi dell'edificio lo merita, sia per incoraggiare un percorso veloce.

Anche l'altro vaso, il suo simmetrico, dal quale si potrebbe ammirare il mar Piccolo, con la parte a valle dell'Idroscalo, presenta una spazialità d'altra natura. Il luogo è ristretto, a ridosso della muraglia della fabbrica, ed è denso di alberi, di palme. Si ha una visione unitaria ed imponente del Palazzo, decisamente ben distinto sullo sfondo del cielo, dalla cornice d'attico.

L'ultimo vaso è quello retrostante l'edificio. Qui la fabbrica è piuttosto movimentata, con il corpo centrale che aggetta, poi si ritrae e sulle ali si dispiega in avanti, come per un abbraccio. Al centro è proposto il maggiore motivo d'interesse, con la scala monumentale che porta al piano terra, ai tre fornicci che consentono l'accesso al salone nobile, dall'arredo interno di gusto neoclassico. Lo slargo non è molto ampio, circondato da un alberato alle cui spalle incomincia il declivio che porta al fondo valle. Il percorso è denso di ombre e suggestioni; si avverte la sensazione di estraneità che questo piccolo ambiente suggerisce, quell'atmosfera percepiente che aleggia intorno alle ville solitarie immerse nel verde, resa singolare da quella situazione d'incompiuta che la fabbrica presenta con la sua nuda tessitura in carparo, che è a dispetto della elegante veste in bianca pietra leccese della parte sottostante. La bellezza del luogo è data dall'incombere dell'edificio su una radura dove impera il silenzio, rotto da voci, da rumori lontani, che non appartengono al microcosmo di questa architettura.



*Idroscalo di Taranto.
Palazzo del Comando – Veduta
dalla corte verso l'esterno.*

L'Accademia Aeronautica di Napoli Capodichino

L'ingresso aeroportuale di Napoli Capodichino Sud, attualmente offre allo sguardo un edificio che, è quello che resta di un immobile, inizialmente concepito per ospitare l'Accademia Aeronautica e successivamente adibito quale Scuola Specialisti. Nella parte del presente studio, dedicata ai rapporti tra la Regia Aeronautica e gli avvenimenti culturali tra le due guerre, siffatto edificio lo abbiamo sempre indicato con l'appellativo della destinazione originaria, poiché in quel luogo ci interessavano le vicende di gestazione del momento progettuale, nelle quali aveva il suo peso la particolare funzione prevista. In questa parte, dove il proposito è la lettura della fabbrica, per quanto ci è possibile dai documenti disponibili, la denominazione più appropriata sarebbe quella di Scuola Specialisti, poiché con tale veste il Palazzo ebbe il suo breve decennio di vita, prima della quasi totale distruzione avvenuta con la seconda guerra mondiale. Tuttavia riteniamo più opportuno usare l'appellativo di Accademia Aeronautica, perché l'architettura, nel suo proporsi come realtà tangibile, contiene nel suo essere anche le motivazioni che la vollero in una determinata forma, le quali non possono essere dimenticate.

Quello che resta di un grandioso edificio, inaugurato nel 1930, come è riportato dalla fascia trabeata di un prospetto della fabbrica, è l'avancorpo principale. Nel dopoguerra è stata riproposta, con intenti figurativi modesti, una parte dell'edificio perduto mediante un corpo di fabbrica aggiuntivo, il cui merito è di denunciare con onestà la propria povertà espressiva rispetto all'appannato, ma dignitoso moncherino superstite. Numerosi sono i casi di ambientamento di edifici contemporanei mirabilmente accostati a quelli storici, in adesione ai criteri che cercano di ottenere il mantenimento dei caratteri linguistici dell'ambiente, ogni qualvolta un nuovo intervento si accompagna a quello preesistente. Per contro, l'anonimato del corpo aggiuntivo non riesce nemmeno ad esaltare quanto rimasto del frammento che, quale parte priva del tutto, ha perduto quella autorevolezza che il preminente ruolo gerarchico gli attribuiva quando apparteneva all'insieme monumentale. È la constatazione ovvia di come un brano di un edificio, isolato dal tutto, perde una buona misura di quegli attributi posseduti quale parte organica dell'insieme. Il pensiero rimanda a quel celebre assunto di Leon Battista Alberti che definiva "la bellezza come l'armonia di tutte le membra, nella unità di cui fan parte, fondata sopra una legge precisa, per modo che non si possa aggiungere o togliere o cambiare nulla se non in peggio" ⁽¹⁾.

Non molto si conosce in merito ai lavori di progettazione e costruzione dell'edificio, destinato a risolvere i problemi relativi alla stabilità della sede dell'Accademia Aeronautica ⁽²⁾. F. Vadalà ha meritoriamente inquadrato le vicende storiche che precedettero la scelta della città di Napoli, quale definitiva sede dell'istituto, in un breve saggio a cui rimandiamo ⁽³⁾. Nella prima parte del presente studio, abbiamo sciolto qualche riserva in merito all'attribuzione, ad Armando Brasini, dell'architettura delle facciate, aggiungendo, a nostro parere, che è da ascrivere allo stesso anche l'idea del corpo di fabbrica contenente lo scalone di rappresentanza.



Aeroporto di Napoli Capodichino – Fronte principale dell'Accademia Aeronautica.

È interessante rievocare in questa sede qualche nota sugli aspetti burocratici che precedettero la vicenda della costruzione. Nel preliminare della convenzione, redatto il 31 marzo 1925 dal Comune di Napoli, l'Ente locale e il Commissariato d'Aeronautica si obbligavano vicendevolmente alla ubicazione dell'Accademia nel capoluogo partenopeo. Per tale impegno, come è riportato nel documento, il Comune si attribuiva un onere di carattere finanziario che riguardava una parte dei costi di costruzione e quelli relativi all'espropriazione dei suoli. La Regia Aeronautica, rappresentata dal Maggiore del Genio Aeronautico Adolfo Crugnola, assumeva l'impegno di fondare l'Accademia Aeronautica a Napoli, la quale sarebbe stata istituita in un apposito edificio da costruirsi con progetti ed a cura del Commissariato d'Aeronautica ⁽⁴⁾. Emerge da queste brevi note il ruolo della città partenopea nel suggerire, quasi inconsapevolmente, una idea di architettura, a grande scala territoriale, quale quella storica presente nello stesso capoluogo partenopeo, oltre a quella di Caserta o di Padula.

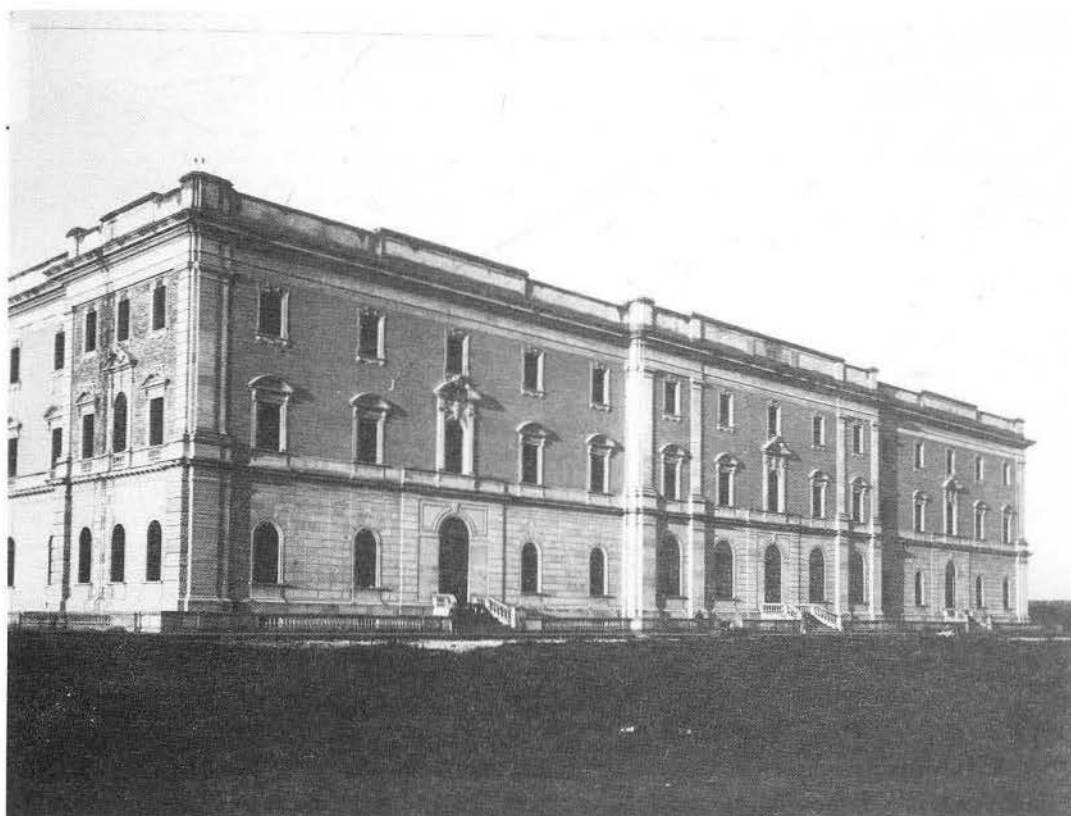
Contemporaneamente alle fasi burocratiche ed amministrative, sancite dalla convenzione, resa esecutiva con decreto del 10 febbraio 1926, la Direzione Superiore del Genio e delle Costruzioni Aeronautiche-Divisione Demanio, approntava uno studio di progetto, di cui sono pervenute due soluzioni dalla comune impostazione tipo-morfologica, che differiscono soltanto per qualche particolare o per variazioni di ordine ornamentale. Come ha giustamente rilevato il Vadalà ⁽⁵⁾, in una delle soluzioni è presente l'incisivo profilo dell'attico che evidenzia i corpi di fabbrica aggettanti, in specie quello centrale dove è proposto un orologio sormontato da un campanile. Nondimeno è da osservare, rispetto alla soluzione realizzata, la

semplice riquadratura adottata per ogni comparto, unificante il tutto, salvo l'enfatizzazione concessa, nella parte centrale, al portico e al soprastante balcone.

A parte la copiosa documentazione fotografica, che ci consente una esauriente valutazione linguistica della fabbrica, non è stato possibile rinvenire traccia di documenti grafici riguardanti la stessa. Qualche appunto planimetrico, fortunatamente ritrovato, facente parte del corredo d'inventario dell'edificio, è quanto si è potuto attualmente acquisire. Da esso sono ricavabili, in modo esauriente, i caratteri distributivi dell'edificio.

La fabbrica era ordinata su una pianta quadrangolare, includente un unico grande cortile, e copriva un'area di circa undicimila mq. L'impianto distributivo, molto semplice, si articolava su quattro corpi di fabbrica, contenenti locali, disposti in linea, che si aprivano su un corridoio anulare affacciandosi sulla grande corte. A parte lo scalone d'onore, disposto sul fronte principale, altre scale erano situate nei punti di maggiore necessità.

L'esame della composizione della pianta permette di individuare l'elemento principale d'interesse nel corpo di fabbrica contenente lo scalone di rappresentanza. Tuttavia, anche se bene equilibrato nel disegno planimetrico dell'edificio, tale elemento dominante appare fuori scala rispetto al prevalente carattere distributivo dell'insieme. Questa constatazione avvalorava l'ipotesi che l'architetto Brasini abbia parzialmente contribuito alla stesura del progetto di massima dell'Accademia, il cui impianto funzionale, – elaborato probabilmente dall'ente centrale nelle vesti di Divisione del Demanio – doveva rispettare il dettato del programma edilizio, che imponeva una grande corte e, al contempo, soddisfare una ragione pratica, consistente nella necessità di assicurare una rapida e razionale accessibilità ai diversi locali. Troppo esigua è la sezione tipo, un doppio corpo di fabbrica con un solo locale disponibile, rispetto all'imponenza del palazzo che presupporrebbe l'esistenza di vasti ambienti di rappresentanza, saloni, articolazioni residenziali, nondimeno possibili, quest'ultime, soltanto nei corpi di fabbrica angolari. L'edificio risponde così ad una funzione strettamente utilitaria, senza sprechi di spazi,



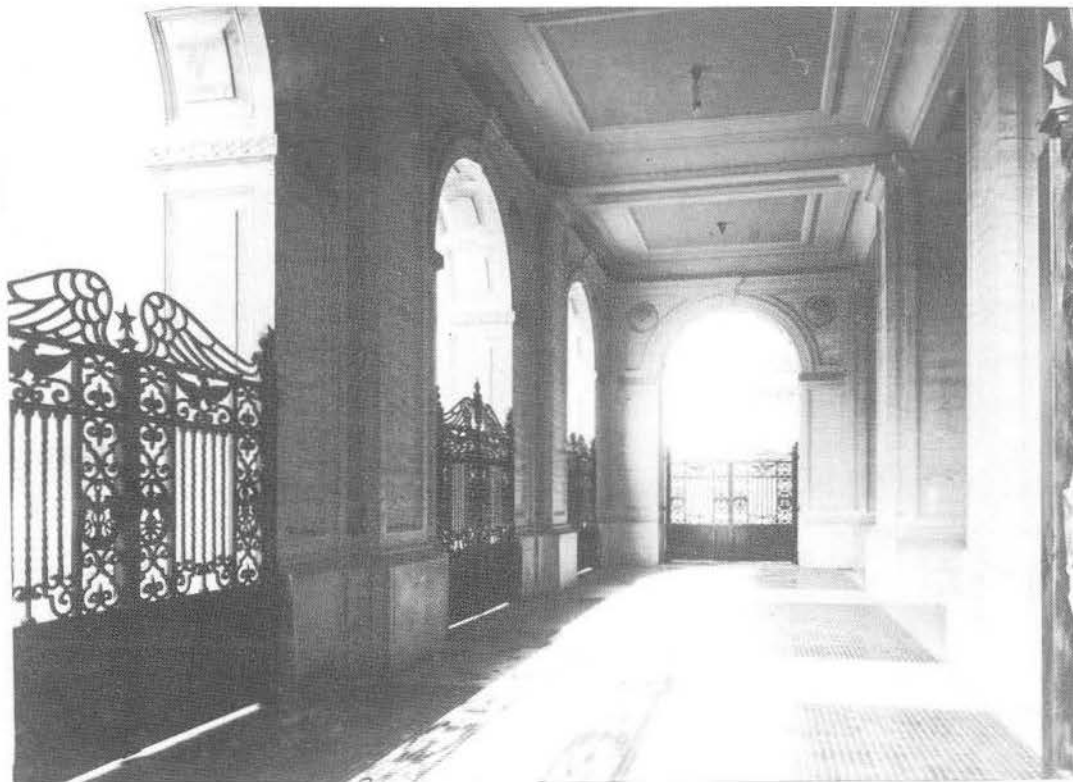
*Aeroporto di Napoli Capodichino.
Edificio previsto quale sede dell'Ac-
cademia Aeronautica: prospetto
nord-est.*



*Aeroporto di Napoli Capodichino.
Soluzione angolare dell'edificio
prevista quale sede dell'Accade-
mia Aeronautica.*

che sono accuratamente studiati per evitare assembramenti interni che non siano quelli previsti dai programmi istruzionali. Al centro è la corte, – una vasta piazza d'armi – nella quale i giovani allievi dovevano recepire quella educazione morale e militare alla quale anche un ambiente autorevole, chiaro nella sua organizzazione planimetrica e spaziale, debitamente concorre.

La ricostruzione di un percorso di lettura, dell'ambiente originario esibito dall'Accademia Aeronautica di Napoli, è possibile soltanto mentalmente. L'impressione che destava la fabbrica, gli stimoli di un'architettura sempre presente negli svariati percorsi possibili, si possono soltanto immaginare dalla lettura della documentazione fotografica. Innanzi tutto si ravvisa una unitarietà linguistica ed architettonica che comprende interni ed esterni, in una totalità che non esclude nessuna parte. Esaminando i partiti ornamentali adottati, questi non privilegiano soltanto le facciate o gli ambienti di rappresentanza, ma si propongono, in ogni luogo, con uguale intensità di accenti e con uguale rigore nella esecuzione, sino a ritrovarsi nei



*Aeroporto di Napoli Capodichino.
Edificio previsto quale Accademia
Aeronautica: l'atrio principale.*



Aeroporto di Napoli Capodichino – Edificio previsto quale Accademia Aeronautica: veduta del cortile.



*Aeroporto di Napoli Capodichino.
Edificio previsto quale Accade-
mia Aeronautica: prospettiva di
un corridoio affacciante sulla
corte.*

prospetti della corte, nei lunghi corridoi anulari, nella definizione degli accessi ad ogni vano, nell'arredo architettonico delle aule di studio e di ogni altro ambiente.

L'involuppo dei prospetti esterni, che risente delle tipiche articolazioni accademiche, svolge un unico tema narrativo, che coinvolge tutti e quattro i lunghi fronti, dallo sviluppo orizzontale imponente ed armonico. In generale, ad un basamento, dal liscio rivestimento in bugnato, si innalza il paramento dei piani superiori, con toni architettonici più notevoli. La maestosità dei prospetti è ravvivata dal lieve aggetto dei corpi di fabbrica, posti su ogni asse di simmetria e agli angoli dell'edificio. Tuttavia ogni prospetto ha una sua individualità, da quelli laterali, speculari, a quelli del fronte principale e del retro, diversamente composti.

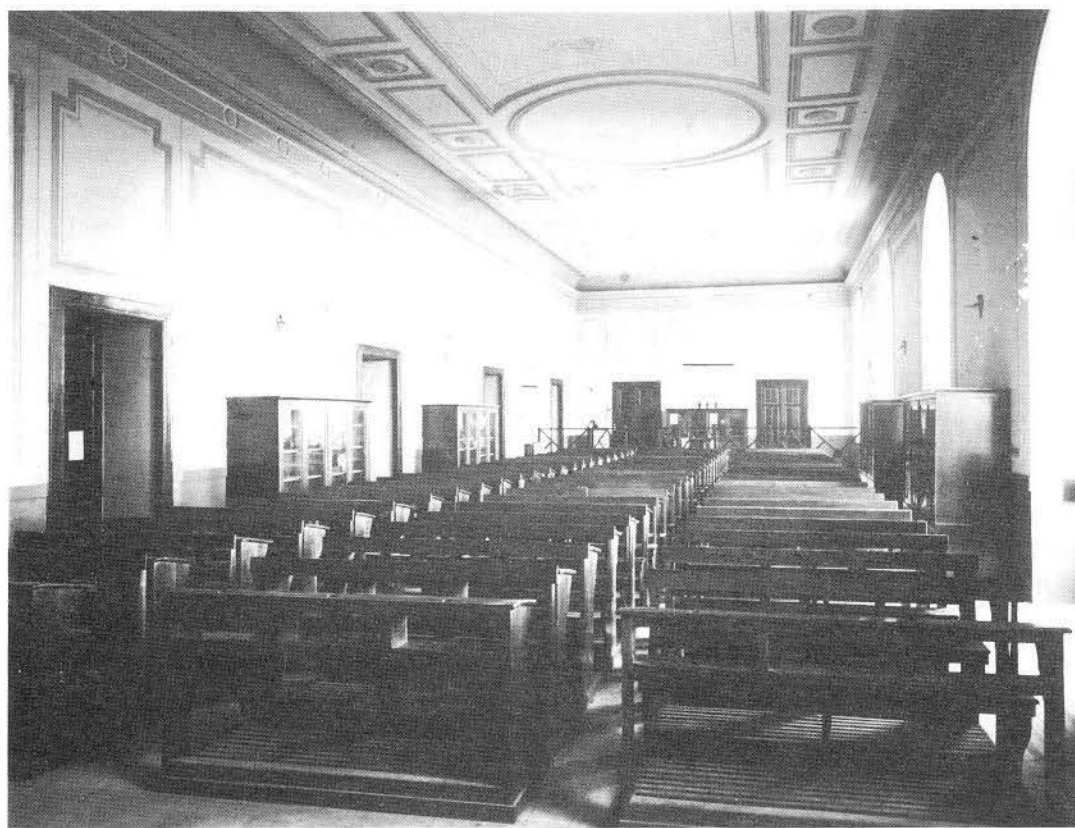
Al centro della autorevole facciata principale, è collocato il monumentale accesso che si impone in ben altro modo rispetto a quello dimesso, tuttora esistente.

Il brano centrale propone pezzi di brasiniana bravura come i balconi che si staccano dalla tessitura in laterizio, con un effetto quasi pittorico, oppure i capitelli delle paraste giganti, con l'abaco concavo, o le splendide finestre che sormontano il curvo fastigio. Ancora una prova dell'abilità dell'architetto è riscontrabile nella pilastrata d'angolo, o nei risvolti delle quinte laterali con i prospetti mediani. Ai cantoni, ad esempio, la contiguità delle due leggiadre paraste è ottenuta tramite una cerniera lineare, di filature d'ombra, che sembra quasi una anticipazione moderna, provocante uno stacco del piano rispetto al volume di appartenenza.

Nel percorso dal portico, all'atrio, allo scalone monumentale, la gravità delle membrature è attenuata dall'esile grazia dei riquadri che scandiscono pilastri e soffittature. In questi luoghi l'impressione doveva destare antiche familiarità di spazi, di timbro neoclassico, ma con un respiro diverso, la cui sostanza può essere ricostruita soltanto con la frequenza delle esistenti architetture di Brasini.

L'amplissima corte si racchiude negli smisurati prospetti che ripetono, in modo ossessivo, un unico brano, – il sovrapporsi in verticale di un fornice, di una serliana e di una finestra – pausato da un'ampia fascia verticale tripartita, fino a concludersi nel corpo di fabbrica contenente lo scalone, che si proietta decisamente in uno spazio piuttosto dilavato, riscattandone una certa staticità.

L'eccezionalità di questa perduta architettura stava nella reinvenzione di quella grande del passato, da cui differiva nel particolare timbro dello spazio e nel tono della espressione, comunque realizzati con parole "antiche".



*Aeroporto di Napoli Capodichino.
Edificio previsto quale Accademia
Aeronautica: un'aula di studio.*

Il Palazzo dell'Aeronautica

Uno degli scorci di lettura più interessanti di Palazzo Aeronautica, del resto ampiamente dimostrato dalla consueta iconografia dell'edificio ministeriale, è quello posto alla confluenza tra via Gobetti e viale Pretoriano. È una vista che privilegia il corpo angolare del fronte principale, ponendo in secondo piano l'elemento centrale, ma è anche l'occasione di avere una idea del monumentale complesso, la cui posizione urbana non è certo delle più idonee per afferrarne una compiuta e totale visione seriale. Il fronte principale richiederebbe uno slargo ancora più ampio rispetto a quello attuale, probabilmente una piazza, oppure una strada, posta in asse sui tre archi del Palazzo. Invece, dopo l'ingresso principale del Ministero, si è subito costretti ad una lettura ravvicinata del grande prospetto, il che non è tuttavia un male, poiché se ne avverte subito il piglio monumentale, il portamento maestoso. È bene raggiungere il luogo dinnanzi consigliato ed osservare l'edificio da siffatto punto di vista, che si ritiene il più favorevole per godere di un'ampia visione dell'insieme architettonico, benché oggi alcuni orridi prefabbricati (di cui si augura la pronta demolizione) turbino questo ottimo punto visuale.

Dal corpo angolare si distendono, su ambo i lati, i due prospetti, in una duplice linea di fuga che privilegia quella interessante il fronte principale. Questi dispone di un avancorpo centrale che fuoriesce sensibilmente dall'imponente blocco murario e contiene il fondamento del repertorio linguistico che governa la fabbrica.

Su di un podio intagliato da tre nitidi fornicì, si eleva un fronte murario contenente otto pilastrate giganti; il tutto è privo di ogni rimasticatura classicheggiante, ma se ne avverte l'orditura sintattica e l'impressione allusiva di un'antica grammatica. È certamente una fase di mediazione, di ripensamento del credo classicista, quello che si intravede nella lettura linguistica del Palazzo, alla luce di un nuovo modo di intendere la forma che, in quei tempi, diventava sempre più prepotente. Ma è bene anche riflettere che ogni cambiamento non avviene mai bruscamente, ma è sempre un procedere per piccoli passi, andando avanti con il viso rivolto all'indietro, come l'angelo della storia di un quadro di Klee, ricordato da Walter Benjamin ⁽⁶⁾.

Se per una breve riflessione si sofferma l'attenzione sul solo corpo angolare, dimenticando tutto il resto, appare tutta la novità del messaggio figurativo di Roberto Marino. La parte in esame è composta dal sovrapporsi di due volumi omogenei, dalla purissima geometria; quello inferiore, semplicemente luminoso nella chiara tessitura in travertino, non concede altro, limitando un'attenzione sollecitata al solo portale, che si dispiega con una esedra ad invito. L'approccio alla parte inferiore si conclude con una sottile ed incisiva cornice che media il passaggio a quella superiore proseguita, con cantonali e fasce trabeate dalla disarmante semplicità, le linee purissime della sottostante. All'interno della maschia cornice dorica emerge la pilastrata in laterizio giallo-sabbia, con le retrostanti striscie dei



Roma – Palazzo Aeronautica all'epoca della sua inaugurazione avvenuta nel 1931.

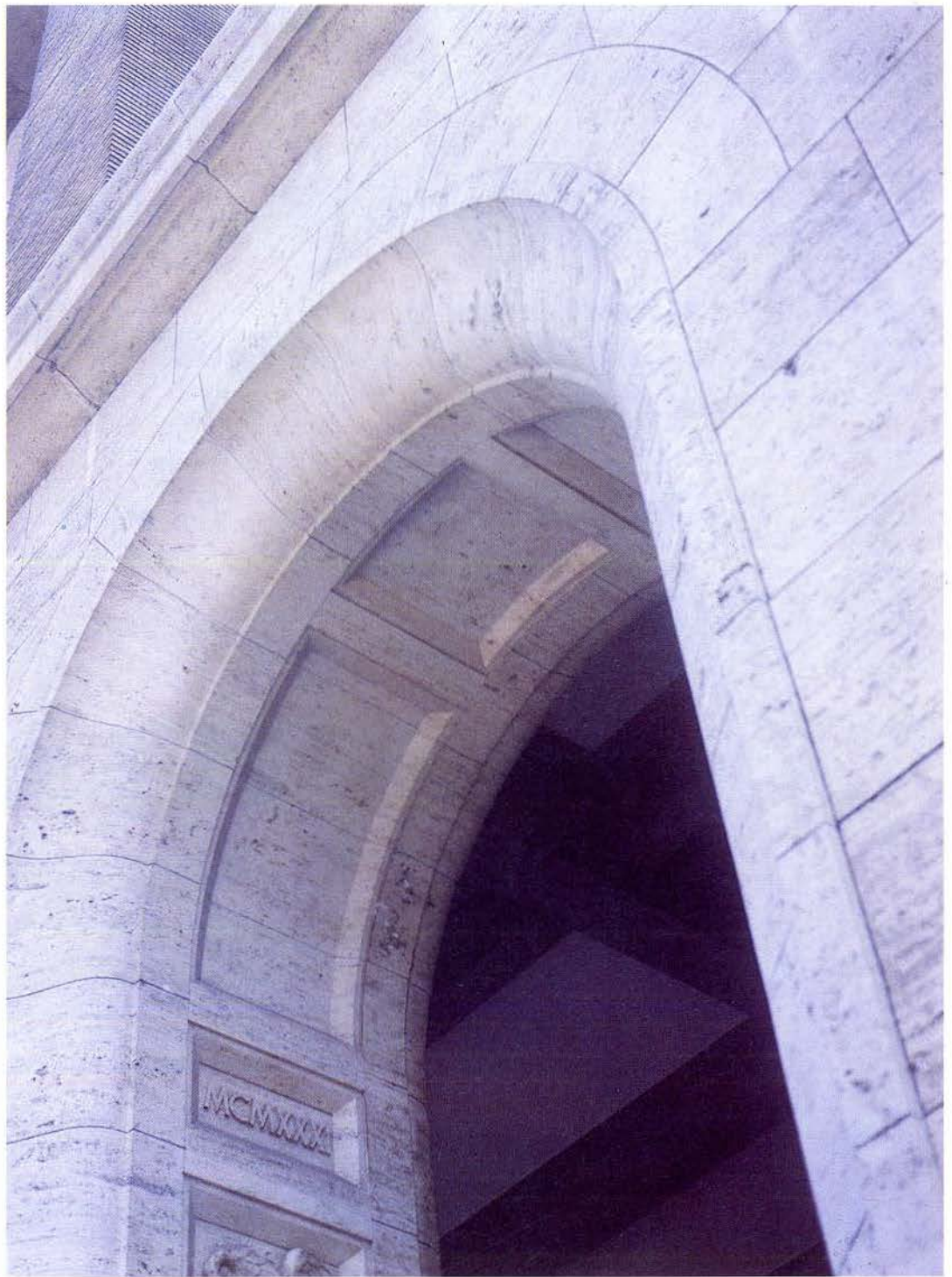
vuoti delle finestre, che stemperano la schietta solidità del dado. L'effetto sembra anticipare le ricerche dello scultore Giò Pomodoro sull'apparenza ingannevole della materia, incontaminata e tersa in superficie, ma ricca di un brulicante mondo inquieto appena se ne scalpisce la pelle. Ma si intravede, in questa architettura di Marino, un'altra singolare anticipazione, che è contemporanea, ed è individuabile in molte fabbriche dell'architetto Aldo Rossi, che ha posto, quale base delle sue ricerche, l'idea di un neoclassicismo reale, molto vicino a quello adombrato in Palazzo Aeronautica.

L'esame dell'architettura di Marino riserva una molteplicità di rivelazioni. Anzitutto l'effetto di generale armonia dell'insieme, agevolmente percepibile non senza un vivo interesse, poiché ogni parte a cui si pone particolare attenzione si presenta sempre come diversa dal tutto. Sempre dal nostro punto di vista privilegiato, se si sposta lo sguardo sull'altra linea convergente di fuga, il fronte laterale del Palazzo scorre secondo un ritmo scandito dalla sequenza delle aperture fino all'altro corpo angolare. Aggiungasi che, come si è accennato in precedenza, l'edificio si propone, per l'ambiguità del suo lessico, con una veste sui generis, tale al tempo del suo concepimento e tale rimasta, poiché non sembra che abbia costituito un modello di riferimento da imitare. L'incombente Razionalismo non dette tempo sufficiente al Marino (e a chi ne volesse richiamare i caratteri linguistici) per stenderne un ciclo durevole. Tale condizione di unicità attribuisce all'edificio un valore di originalità che ne accresce il particolare fascino.



*Roma – Palazzo Aeronautica.
Un portale d'ingresso.*

È tempo di avvicinarsi al Palazzo e ne percorriamo il piazzale antistante il fronte principale, diretti verso l'ingresso monumentale. La sosta ai tre archi, prima di introdursi nell'atrio, richiede la visione dei fornicì, l'elegante movenza dell'arco, dal tema formale nuovo, inconsueto. È un arco che rammenta il luore delle levigate forme di Brancusi, l'oggettiva purezza della scultura, tesa soltanto ad esaltare la materia di cui è fatta. L'ombra sfugge sull'arrotondato spigolo dello stipite e sosta, leggermente sfumata, soltanto in chiave. I fornicì, dalle stesse identiche dimensioni, sono piuttosto contenuti rispetto all'insieme di cui fanno parte. Non si esaltano come quelli di altra architettura Novecento dove il portale acquista un rilievo "fuori scala" rispetto al prospetto. I tre archi di Palazzo Aeronautica diventano monumentali a scala ravvicinata, quando si è prossimi ad essi, quando se ne avverte l'imponenza solenne e turbatrice di emozioni. E non si può non avvertire, varcandoli, un misto di soggezione e di appagamento estetico.



*Roma – Palazzo Aeronautica.
Particolare di uno degli archi
dell'ingresso principale.*

L'ingresso nell'arco spegne l'immagine della pura forma geometrica, per cedere il passo ad una figura più familiare, quella del bassorilievo di antica memoria proposto con un segno "novecento" nelle specchiature a rincasso, disposte negli stipiti e nell'intradosso. Ma ormai siamo immersi nella difforme spazialità dell'atrio, tutta costruita sullo speculare contrapporsi degli archi e della soffittatura, che appare nuda, francescana, ostentante la gelida travatura in calcestruzzo, troppo povera di fronte alla elegante specchiatura delle pareti; queste sono rivestite in travertino levigato e lucidato, con ai piedi uno zoccolo dal tono azzurro plumbeo che, stucchevolmente, qualcuno ha associato ai colori aeronautici, ma che, se così fosse, non sarebbe stato più opportuno individuarli in una parte più nobile dell'edificio?

L'atrio non indugia alla sosta e si pone quale elemento di mediazione tra l'esterno e il vestibolo che conduce alle scale, agli interni del Palazzo oppure al cortile



*Roma – Palazzo Aeronautica.
Il cortile d'onore in una im-
magine d'epoca.*

d'onore. Infatti alla apertura dei tre archi sull'esterno si corrispondono di pari ampiezza i tre archi interni, per cui l'atrio ha una funzione passante ed è concepito come Sacrario, con la minuta tessitura dei nomi degli Eroi che fecero grande l'Aeronautica alla sua nascita ed impone, a chi entra o esce, un raccoglimento, un'attenzione di devozione, anche solo per un attimo.

L'invito a penetrare nel cortile d'onore è perentorio. È un interno calibrato nella stesura dei due riferimenti ortogonali, denso di materia spaziale, con una qualità d'immagine elevata subito avvertita, specialmente per quanto concerne un vago sapore mitteleuropeo, alludente al loosiano edificio viennese della Michaelerplatz (7). È un'architettura classica, non vi è dubbio, ottenuta dal filtro di rammemorazioni storiche e citazioni estranee, composte quasi con un filo d'ironia, quasi a testimoniare che tutto è possibile quando si ha coscienza d'arte; basta distillare dalla propria memoria storica o da quella percepita dalla sensibilità curiosa sui



*Roma – Palazzo Aeronautica.
Lo scalone d'onore in una immagine d'epoca.*

fatti altrui, per costruire un'atmosfera seducente, dalla chiara individualità. Gli elementi del comporre sono quelli usuali, con una tessitura in bugnato isodomo nella parte inferiore ed una rarefatta verticalizzazione di lesene che inquadrano e precisano gli ambienti preminenti da quelli modesti. Il tutto è chiuso dall'aggetto della cornice d'attico che sembra contenere lo spazio in tensione. È un percorso che richiede pochi passi, non più di un giro attorno alla aiuola centrale, per intendere un brano di architettura denso di stimoli nuovi per chi, aduso a tante esperienze storiche di classicheggianti corti, si ritrova in un contesto inedito dalla stimolante novità. Certamente, in una ideale escursione storica sui cortili romani, quello centrale di Palazzo Aeronautica merita il suo posto di rilievo.

È tempo di visitare gli interni del Palazzo, secondo una preordinata sequenza che privilegia gli ambienti d'onore, dove si colgono le più alte note architettoniche, dove si intravede il concerto di qualità dei materiali adoperati, e il disegno che ne



Roma – Palazzo Aeronautica – Particolare dello scalone d'onore.

esalta l'essenza. L'ascesa dello scalone di onore è, pertanto, l'ideale proseguimento che dall'atrio e dal cortile centrale ha iniziato il nostro ideale percorso.

Nella tipologia del palazzo quale si è configurata dal Rinascimento fino alle espressioni architettoniche del Ventennio inclini al monumentalismo, la scala principale, per gli apparati distributivi e ornamentali adottati, è l'elemento che consente una rappresentazione dello spazio in forma dinamica, dovuta alla mutevolezza delle situazioni percepite; ma l'aspetto importante che si coglie nel percorso è il tempo di lettura imposto, che può essere lento o sollecito. Ogni cultura spaziale impone un proprio tempo di lettura dell'architettura, che per la scala è costruito adottando rapporti congrui tra pedata e alzata, lungo la rampa, oppure sollecitando l'osservatore all'attenzione di un ritmo o a particolari ornamenti disposti nel ricetto. È tale ultimo caso quello adottato dal progettista di Palazzo Aeronautica nel configurare l'internità dello scalone d'onore dell'edificio, che è privo del respiro monumentale che ostentava quello della fabbrica napoletana, destinata ad ospitare l'Accademia Aeronautica, ma è pieno di un carattere spaziale proprio, che si richiama al Novecento architettonico, senza ombra di dubbi, con qualche concessione déco abilmente dissimulata. Nel ricetto è il trattamento parietale che scandisce il tempo di percorso; con una pacata sequenza di nicchie, dai soprastanti riquadri, che scava, con leggero accenno, il piano d'involuppo, in un magico accordo di tonalità tra il grigio, il verde pallido, il nero. Il pianerottolo, con la conclusione ad esedra, impone un momento di pausa, di reverente positura



*Roma – Palazzo Aeronautica.
Il luogo eletto a zona di rappre-
sentanza: il corridoio centrale.*

davanti al busto di un Eroe, o di timida inquietudine davanti ad una elegante mostra di porta. È un'atmosfera raffinata, dove non si è fatto risparmio di materiali eletti, dal cipollino apuano verde, adottato per gradini e corrimano, al bronzo, naturale o nichelato, proposto nelle balaustrate, alla policromia marmorea adottata sul pavimento intarsiato. Il soffitto, intelaiato in cassettoni che generano un motivo a raggiera, lascia perplessi per una sorta di distacco tonale, rispetto all'atmosfera generale che si percepisce nel ricetto.

Dopo lo scalone si accede al vestibolo d'onore, sul quale si aprono gli ambienti di rappresentanza. È una sequenza di spazi unitari, scandita dalla successione di una campata tridimensionale, definita da due telai trasversali uniti da un riquadro nel senso della lunghezza. Il concerto di qualità si sviluppa tra la pavimentazione (arricchita da un'orditura in rosso Levante, verde oliva e chiampo perla) e le pareti (intonacate in bianco avorio smorto, sulle quali campeggiano le lesene in pregiati

marmi tra l'avana e l'oliva di Valdagno) e le mostre delle porte (in rovere naturale, che racchiudono pannelli in metallo nichelato). Su in alto, al coronamento, vi è il luminoso soffitto che suggella la densa spazialità di un ambiente non concepito quale luogo per "passi perduti" ma per un percorso esaltante, durante il quale la domanda che ci si pone è perché esiste un altro fuori rispetto alla realtà che in quell'istante si vive?

Lungo il vestibolo si aprono ambienti che hanno subito un trattamento architettonico privilegiato. Si avverte la presenza di quelli principali a metà percorso del corridoio d'onore. Da una parte vi è il Salone degli Eroi, un tempo chiamato Sala del Rapporto; dall'altra parte è l'attuale Salone della Madonna di Loreto, anch'esso un tempo destinato ad ufficio del ministro. Nel Salone degli Eroi, le pareti dell'ampio vaso rettangolare sono scandite da leggere lesene scanalate, che si raccordano ad una fascia trabeata, in una ideazione figurativa che richiama il gusto neoclassico. Il classicismo che si respira nell'ampio salone è un raffinato artificio spaziale, affatto diverso da quello del vestibolo, come lo è, di altra natura, quello presente nella Sala della Madonna di Loreto, la cui avvolgente cortina del rivestimento in legno, ravvivato dal disegno geometrico a punta di freccia, suscita un'atmosfera, vagamente déco, quietamente solenne.

I segni della cultura d'arredo dell'epoca si legano in un quadro unitario dove prevalgono i segni novecento, permeati dal gusto déco o dalle sempre invadenti memorie storiche. Non mancano le influenze europee, individuate nell'arredamento,



Roma – Palazzo Aeronautica – Il Salone degli Eroi.



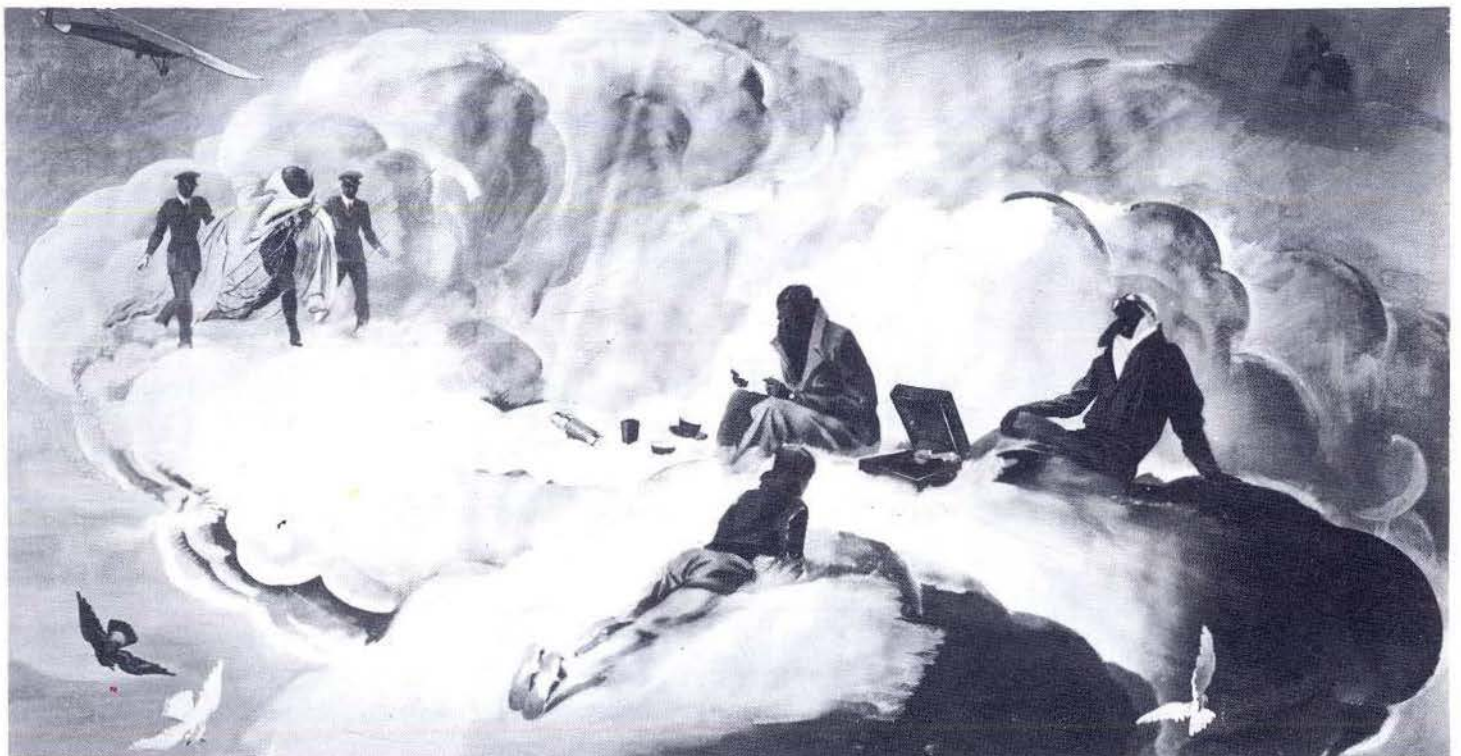
*Roma – Palazzo Aeronautica.
Un particolare del Salone degli
Eroi.*

come i tavoli che ricordano la Secessione viennese, oppure i mobili d'ufficio che riecheggiano i temi De Stijl.

Il percorso nei vari ambienti di rappresentanza, decorati con pitture raffiguranti momenti epici della Regia Aeronautica, come la prima trasvolata atlantica, oppure la figurazione di temi ispirati alla cartografia, al sistema solare, alle costellazioni stellari si conclude nel seminterrato del Palazzo. È un luogo impensabile per sua natura, che possa contenere un episodio d'arte, ma in esso si coglie un "pezzo" di quel mondo di suggestioni emotive che animava l'ambiente aeronautico dell'epoca. Alludiamo alle pitture di Marcello Dudovich, che senza porre torto alle raffigurazioni d'arte dei piani superiori, costituiscono il lato pittorico più aderente allo spirito del tempo e ai caratteri architettonici dell'edificio. Di queste pitture è rimasto ben poco; ne ricordiamo quelle intraviste un tempo nella mensa Sottufficiali o in qualche altro luogo. Relegate negli interrati, ne esaltavano con



*Roma – Palazzo Aeronautica.
La sala della Madonna di Loreto
in una foto d'epoca.*



Roma – Palazzo Aeronautica – Le pitture murali di Marcello Dudovich.



Roma – Palazzo Aeronautica – Le pitture murali di Marcello Dudovich.

toni monumentali una spazialità disarmonica e priva di carattere. È un immaginario universo aviatorio immerso nel suo specifico ambiente che è il mondo delle nuvole, un cupo plasma grigio-seppia, ravvivato da squarci blu aeronautico (qui l'accostamento è calzante), e da lame di una tagliente luminosità. Gli episodi narrati sono pieni di garbate allusioni, sia nel sottolineare con ironia i vezzi carismatici della gente dell'aria, con le sue pretese di superiorità su chi è relegato alla terra e alle sue leggi fisiche, sia nell'alludere alla dura sorte incombente, che pesa come una spada sulla vita dell'aviatore nel cimento della sua impresa. La narrazione è piena di episodi tra i più vari, dall'omaggio spericolato dell'aviatore che suona il sax, in una incredibile acrobazia, alla bella estasiata sulla torre, ai compunti giocatori di scacchi, agli avieri che sacrificano l'aquila ridotta ad uno spennacciato pollo, fino al Paradiso dei piloti, una sorta di empireo, con l'inevitabile presenza femminile, raffigurata nella iconografia tipica del tempo che ne esalta una soda femminilità dalla sofisticata eleganza. Il mondo aeronautico di Dudovich si prestava anche a rinfoculare un immaginario dove tutto poteva accadere tra quelle nuvole cangianti, dense di mille emozionanti avventure aeree. Ma la nuvola plumbea costituiva anche una incognita piena di fascino per l'aviatore, racchiudente una soglia dove al di là di essa si celava la promessa di una inebriante ebbrezza di volo oppure la figura di un angelo rimproverante di aver troppo osato. Ma l'animoso e impavido pilota non avrà forse interrogato quelle nuvole recitando mentalmente "... si movesse ora l'Arcangelo, il pericoloso, si movesse da dietro le stelle di un passo soltanto, giù verso di noi..." (8) per sfidarne temerariamente le incognite, pur di appagare la sua voglia di ardimento e conoscenza?



Roma – Palazzo Aeronautica – Particolare dell'invito dello scalone d'onore.

Il Centro Sperimentale di Guidonia

Il Centro Sperimentale di Guidonia costituiva, al tempo della sua realizzazione, un complesso monumentale di eccezionale valore tale da comprendere, in un ideale spaccato, l'atteggiamento architettonico osservato dalla Regia Aeronautica nel periodo tra le due guerre. Le sue principali fabbriche oltre a riflettere la mutevolezza del linguaggio architettonico di tale periodo storico, si distinguevano per la qualità dell'architettura e per i significati espressi da un'attività di grande interesse scientifico. Nelle diverse fasi di ideazione ed esecuzione progettuale, gli enti preposti alle azioni decisionali dimostrarono la consapevolezza del vitruviano concetto di "fabrica e ratiocinatio" inteso quale mutua rispondenza tra idea teorica e ragione pratica della fabbrica. Tra gli esecutori progettuali poco famosi, di cui abbiamo già accennato nella precedente parte riguardante le vicende culturali, alcuni di essi furono sorprendentemente bravi nella definizione di un disegno dalle indubbie qualità. Anche se gli attuali resti di quel glorioso passato presentano a sufficienza gli elementi per un giudizio di valore, i documenti ritrovati consentono un'ampia disponibilità di dati per ricostruire quel mondo aeronautico particolare.

L'incontro con le testimonianze monumentali del Centro Sperimentale di Guidonia è attuato secondo un ordine storico, percorrendo il viale Luigi Sella, l'antico asse di penetrazione del primitivo Montecelio, e successivamente, superato il cavalcavia sulla strada ferrata, giungere al viale Guidoni. Quello che si intravede nel percorso è un paesaggio aeroportuale di grande respiro, con due situazioni ambientali differenti, appena mediate dalla infrastruttura ferroviaria che è bene integrata nell'insieme, non costituente eccessivo impedimento o difficoltà all'attività operativa, un tempo svolta ai tempi del glorioso centro di studi.

Il primo radicale intervento della Regia Aeronautica, sull'antico campo sperimentale di Montecelio, si ebbe intorno alla metà degli anni Venti. Adiacente al viale Luigi Sella venne realizzato un complesso di edifici, disposto secondo una organizzazione planimetrica quadrangolare, comprendente una caserma e due palazzine gemelle, disposte frontalmente, in modo che si delimitava un ampio piazzale con un lato aperto sul viale principale. Era il primo dignitoso complesso, sostituito una parte delle modeste fabbriche ereditate dal Regio Esercito, che conferiva all'aeroporto una notevole qualificazione ambientale sul piano dell'immagine.

Delle due palazzine gemelle, adibite rispettivamente come Comando Aeroporto e Alloggi Ufficiali, è andata perduta, con l'ultimo evento bellico, quella prossima all'ingresso aeroportuale. Nell'ultimo dopoguerra, essendo state trasferite le funzioni di alloggio Ufficiali a quanto rimasto dell'edificio della Radio, la palazzina superstite è stata adibita per i compiti del Comando Aeroportuale. Ma la perfetta somiglianza delle due palazzine, attestata dai ritrovati documenti fotografici di quella perduta, consente una soddisfacente lettura delle stesse, sia sul piano architettonico che su quello della ambientazione urbanistica. Infatti le palazzine rivolgevano le fronti principali verso l'esterno del loro comprensorio, relegando



Aeroporto di Guidonia Montecelio – Palazzina Comando.



*Aeroporto di Guidonia Montecelio.
Palazzina Comando – Particolare.*

il piazzale, inserito tra di esse e la caserma, ad un compito di pausa, uno spazio privo di percorsi obbligati, concepito con l'intenzione di realizzare in esso una cultura arborea quasi confidenziale, resa solenne dalla presenza dell'architettura.

La palazzina superstite esibisce peculiarità morfologiche ed ornamentali che riecheggiano i temi di un classicismo presente soltanto per caratteri allusori, per affinità di gusto. Ma nell'architettura di questa palazzina è presente un accento nuovo, che va colto e meditato poiché sembra di intravedervi, a nostro avviso, un momento di passaggio tra un classicismo semplificato, che ha bandito colonne e capitelli, trabeazioni e timpani, per riproporre una classicità fondata su una matrice ideologica che si richiama ad un ordine nuovo. Il singolare carattere linguistico della palazzina, rispetto all'usuale codificazione classicista, è rivelato dalla impaginazione dei prospetti. Si avvertono, nella ornamentazione, i primi conati della esperienza Novecento, il tentativo di una nuova codificazione linguistica condotta ancora con estrema prudenza. È vero che permangono le condizioni di fondo della ideologia accademica, peraltro sempre presenti nelle esperienze dei novecentisti, quali la tripartizione del volume della fabbrica e il rispetto della simmetria assiale. Una maggiore attenzione decorativa è rivolta alla parte centrale, il cui trattamento parietale è composto con l'uso dell'ordine gigante di esigue paraste. La nuova mentalità è rivelata dal taglio netto, lucido, geometrico, del rivestimento litico adoperato. Nelle cornici, nelle fasce marcapiano, è proposto il nitido disegno del volume, che tende a porsi in risalto rispetto al linguaggio dei



Aeroporto di Guidonia Montecelio – Centro Sperimentale. Lo Stabilimento Costruzioni Aeronautiche: veduta frontale.



*Aeroporto di Guidonia Montecelio.
Centro Sperimentale.
Lo Stabilimento Costruzioni Aero-
nautiche: veduta di sbieco.*

piani, costruiti con le duplici riquadrature, che è il sintomatico preannuncio della nuova versione novecentista. Una spiccata cornice d'attico salda fortemente al suolo l'edificio, conferendogli quell'atmosfera di contegnosa classicità.

Si prosegue lungo il viale Luigi Sella e si giunge davanti a quello che resta dello Stabilimento delle Costruzioni Aeronautiche. Scampata ai distruttivi eventi bellici dall'ultima guerra, è rimasta fortunatamente la parte più bella, quella centrale del corpo di fabbrica anteriore, che è stata in questi ultimi anni accortamente inserita in un nuovo edificio destinato per un Centro Direzionale dell'Aeronautica Militare. Dalla documentazione disponibile si constata che lo Stabilimento rappresentava la più imponente emergenza figurativa del Centro Sperimentale. Comprende gli uffici per la direzione tecnica ed amministrativa, l'officina meccanica, il padiglione per il montaggio di ogni tipo d'aeroplano, oltre ai reparti per la fonderia, la forgiatura, la verniciatura ed i magazzini per i materiali di scorta. La costruzione si componeva di due parti ben identificate, distinte in quella frontale, dotata dei caratteri architettonici tipici di una fabbrica destinata ad ospitare una istituzione, e quella posteriore, che era anche la più rilevante, dove si svolgevano le attività a carattere industriale.

Quello che è rimasto dello Stabilimento Costruzioni Aeronautiche, consente di farsi una idea veritiera dei caratteri architettonici generali che si percepivano nell'area circostante. Questa parte presenta un proprio linguaggio (seppure intonato alla cultura del tempo) avente inflessioni originali, difficilmente riscontrabili in altri edifici e risolte in una elegantissima partitura. Abbiamo già detto in un altro luogo che in questo edificio si palesano, in chiave simbolica, le forme archetipe della tradizione classica, che sottendono gli schemi tipologici Novecento. La facciata propone un disegno originale dove le incassature strombate conferiscono con dosata vibrazione chiaroscurale, una duttile tonalità all'insieme. Ma l'eccezionalità di questa parte è il suo porsi come una facciata che chiude qualcosa che è altro da quello che intende rappresentare, nel senso che svolge la funzione di parete di chiusura dell'arsenale ma non possiede un proprio valido carattere distributivo. È una fabbrica che non ha spessore, priva della necessaria

profondità, un solo prospetto purissimo, elaborato per un retrostante inesistente edificio. Tale ambiguità la si coglieva osservando il complesso industriale di sbieco, da una parte il prospetto solenne ma sottile come una lama, e dall'altra la fiancata anonima dello Stabilimento, sottolineata dai tipici lucernari.

In questo edificio rimasto, che faceva parte di un fronte armonioso distinto da tre corpi di fabbrica principali legati da altri due di minore imponenza, è presente una delle remore accademiche preoccupata di organizzare un bel disegno di facciata a detrimento delle funzioni che stanno alle spalle. Il prospetto anteriore non si pone come espressione di un apparato distributivo che sta nel retro, ma è un episodio che conclude nella facciata una apparente interiorità. È un'architettura che coniuga, in una sapiente armonia, quelle istanze di novità apportate dalla cultura Novecento e i trascorsi storici, presenti con una sintassi di gusto neoclassico. È una figurazione inedita anche se si avvale di forme archetipe come la torre centrale che è sapientemente legata al tutto con l'elemento ascendente in travertino, che si conclude con un richiamo déco. Stupendo è il motivo della doppia cornice che si protende in avanti e lega unitariamente tutto il fronte dell'edificio.

L'accesso al viale Guidoni è opportuno farlo da uno dei varchi ferroviari per immettersi in prossimità del centro, dove sorgono gli edifici che un tempo furono rispettivamente le sedi della Direzione e dell'Istituto di Chimica del Centro Sperimentale. Con l'ultimo conflitto mondiale le fabbriche subirono dei danni, ma questi furono tali da non compromettere la fisionomia architettonica dei due complessi che, a meno di alcune modifiche, esibiscono tuttora, nei fronti anteriori, le



Aeroporto di Guidonia Montecelio – Centro Sperimentale. Edificio della Direzione Superiore Studi ed Esperienze.



Aeroporto di Guidonia Montecelio – Centro Sperimentale. Edificio della Direzione Superiore Studi ed Esperienze.

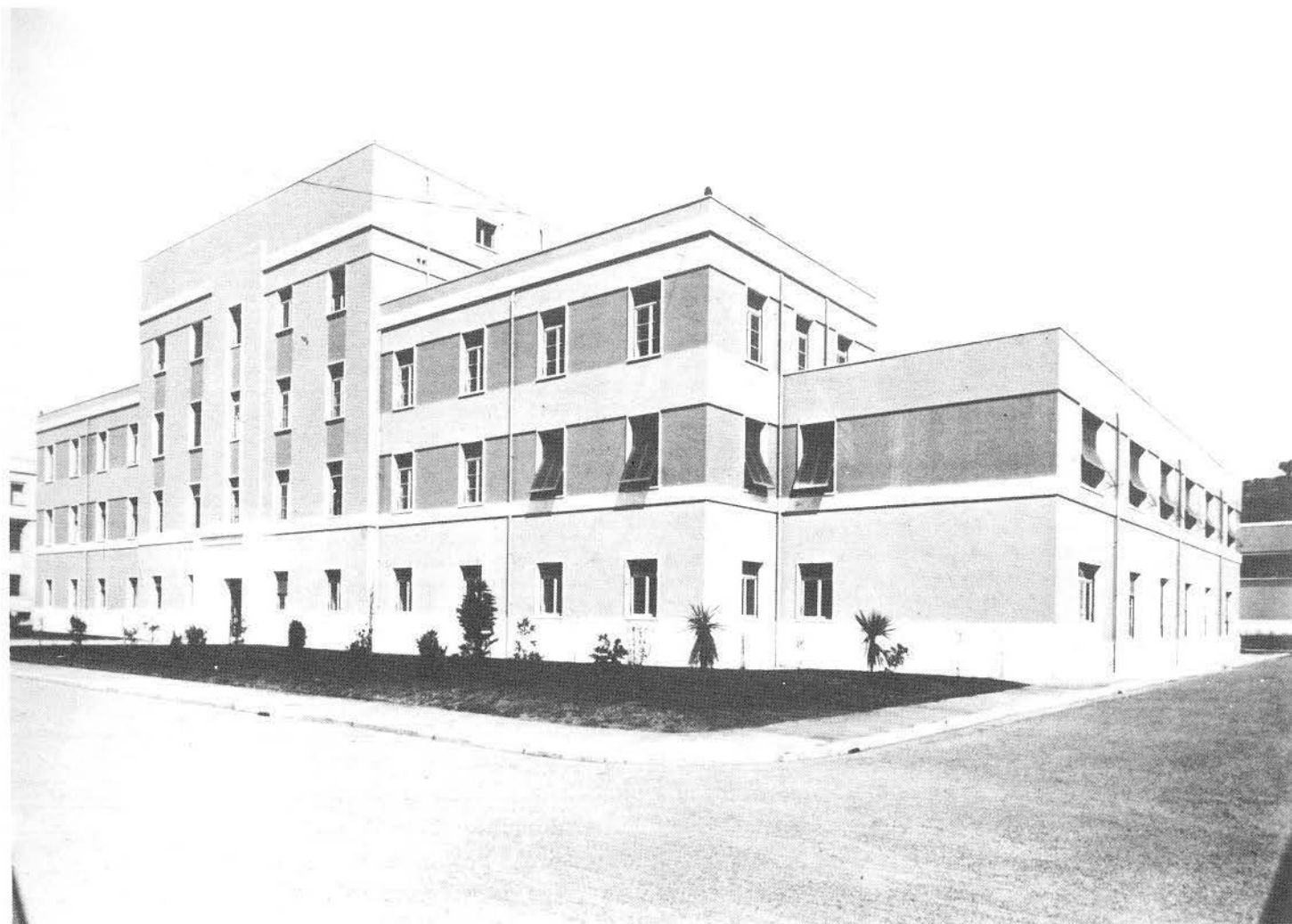
stesse vesti di un tempo. Ma i danni maggiori li ha subiti l'edificio della Direzione Studi che ha perduto, rispetto alla primitiva configurazione, parte delle ali retrostanti e l'antico volto della facciata principale, i cui tratti caratteristici sono come appannati da un'opera di restituzione manutentiva che non ha rispettato le originali finiture. Questo edificio ebbe, in corso d'opera, quelle varianti rispetto al dato progettuale che risolvono in modo felice il rapporto, spesso conflittuale, tra progettazione e direzione lavori. La finitura suggerita dal progettista, che si rileva da un documento disponibile, consisteva in un greve rivestimento d'intonaco, ravvivato da elementi in pietra marmorea sottolineanti le incassature strombate e le aperture. Nella fase realizzativa venne invece decisa la scelta, molto più opportuna, di rivestire tutta la fabbrica di intonaco chiaro, utilizzando, per le incassature verticali e per le aperture, una pietra in travertino variamente pezzato. Le nostre sono ovviamente deduzioni ricavate dall'esame della documentazione grafica dell'epoca, peraltro avara di indicazioni scritte.

L'edificio della Direzione Studi venne privilegiato da una maggiore enfasi architettonica rispetto a quello della Chimica. Quest'ultimo è piuttosto contenuto nei partiti architettonici adottati dove è esaltato il portale d'ingresso e presenta una rarefatta impaginazione dei prospetti. Rispetto alla vicina fabbrica della Direzione, l'edificio della Chimica non era da meno per quanto attiene alla monumentalità esibita. Nondimeno quel suo ritrarsi sulle ali, invero modeste, lo poneva in una sorta di subordinazione nei riguardi della Direzione Studi, che affermava la sua preminenza nel panorama architettonico di viale Guidoni mediante

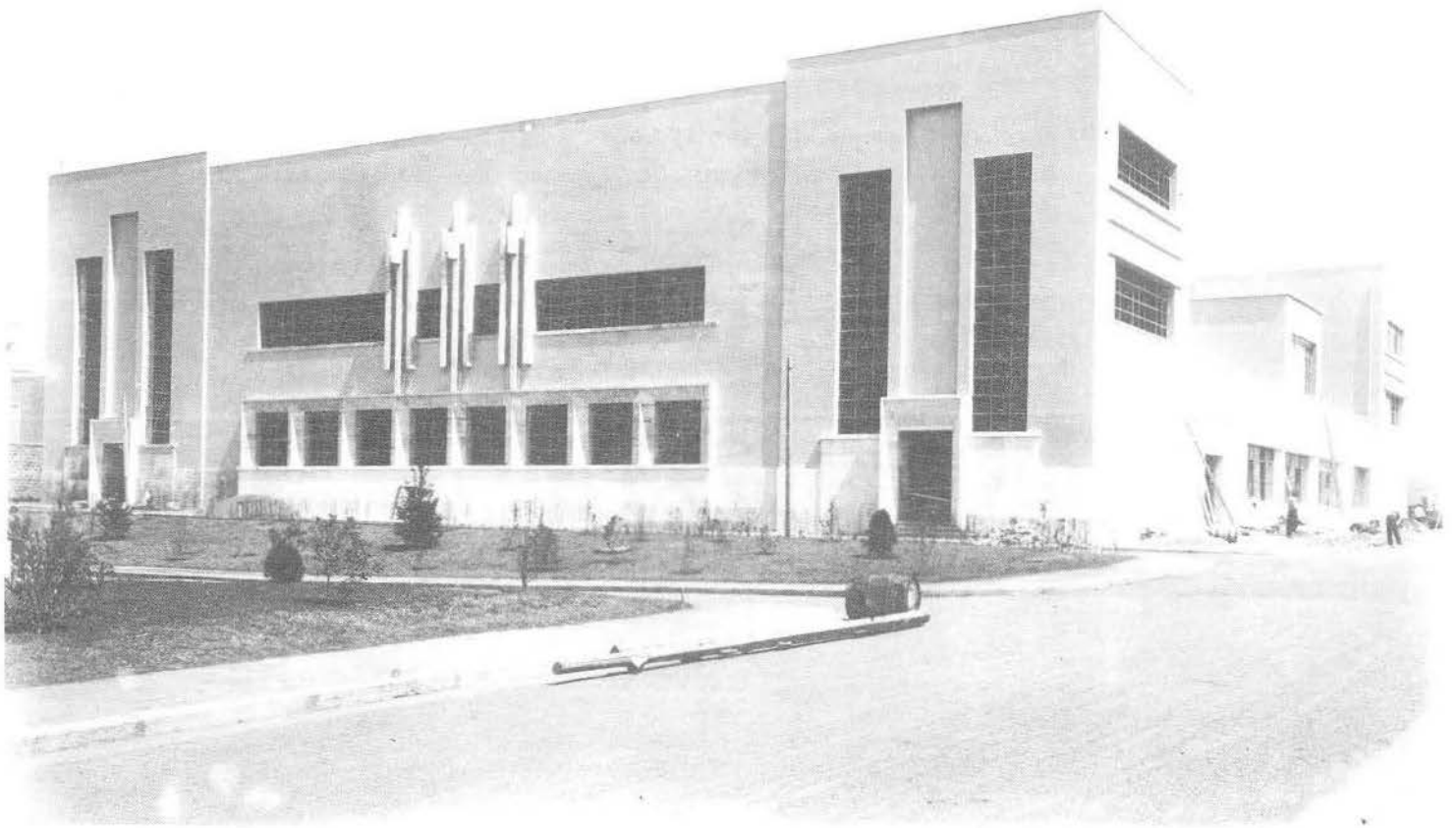
l'ostentazione di tre corpi di fabbrica dominanti, elementi di scansione di un tutto organicamente composto.

I valori estetici dell'edificio della Direzione Studi si comprendevano dall'esame dell'orditura sintattica delle parti, unitariamente legate dai rapporti morfologici dei volumi, e dagli elementi che ne distinguevano le superfici, il tutto sapientemente composto. Indubbiamente l'edificio emanava un fascino tutto particolare, determinato dal magistero dell'arte e dalle connotazioni linguistiche che ricordavano i significati espressi dalla istituzione. Tuttora resta niente di quella particolare operosità, – alla quale ne è subentrata altra affatto diversa pur se altrettanto nobile e dignitosa – e, per ritrovarla tramite la memoria, occorre conoscere la storia delle vicende trascorse in quelle mura che acquistano spessore nel contesto della propria architettura ancora esistente.

Nella ricerca degli edifici dell'Idrodinamica e dell'Aerodinamica, il percorso principale e l'ambiente originario devono essere ricostruiti mentalmente. Per intendere tuttora il fascino che presentava l'architettura di questi edifici, come di tanta altra ricordata da pochi resti superstiti, occorre disporre di una fervida immaginazione, che restituisce alla integrità violentata la sua autentica veste originaria. Del Centro Sperimentale di Guidonia molta eccellente architettura è andata perduta, cancellata in un istante, con furia belluina. Sono rimasti pochi frammenti, ruderi inconoscibili finché non si raffrontano con qualche documento che ricorda l'antica veste di un tempo. Racconta Bernardino Lattanzi, uno degli ultimi guidoniani, che



Aeroporto di Guidonia Montecelio – Centro Sperimentale. Edificio della Chimica.



Aeroporto di Guidonia Montecelio – Centro Sperimentale. Edificio dell'Aerodinamica.

in occasione della cerimonia di commemorazione del cinquantesimo anniversario della fondazione del Centro Sperimentale, “i visitatori poterono vedere una grande fossa al posto della Galleria Verticale, il salone squinternato racchiudente ancora le quattro Piccole Gallerie, uno spiazzo sul luogo della Galleria Ultrasonora e un ammasso di rottami compresi tra i due contrafforti, imperituri, dei condotti della Galleria a Doppio Ritorno”⁽⁹⁾. Nel constatare che buona parte dell'antico Centro era stata recuperata ed adibita per altre funzioni, come l'edificio della Direzione, destinato a sede della Scuola di Aerocooperazione, e quello della Chimica, riservato alla sede del Comando Generale delle Scuole A.M., lo stesso Lattanzi si rammarica della sorte avversa accannitasi in modo violento soltanto contro gli impianti dell'Aerodinamica e dell'Idrodinamica. Aggirandosi tra i ruderi delle gallerie aerodinamiche o lungo la direttrice della vasca idrodinamica, si ha conferma di come sia difficile recuperare l'antica immagine, anche se la disponibilità del dato documentario consente qualche riferimento. La difficoltà è di riprendere memoria dei significati un tempo proposti da queste fabbriche, quando nella loro integrità si distendevano nel sedime del Centro Studi e richiamavano la severità e la tensione della ricerca, fatta di orari, di ritmi prestabiliti, ma piena anche di risvolti umani, dall'orgoglio dello scienziato alla quotidianità fatta di entusiasmi e di delusioni, alla tensione e al fervore per il conseguimento di un risultato pagato spesso con la vita. Quello che abitualmente fruivano i protagonisti del Centro Sperimentale erano i significati che si coglievano dalle orditure ornamentali, dalle conformazioni morfologiche delle fabbriche esistenti, che non rianodavano epoche storiche trascorse ma storicizzavano un evento presente, quello

della ricerca di una nuova dimensione, la velocità, che accomunava ideologicamente l'attività del Centro con il grande movimento futurista, che proprio negli anni di nascita dell'istituto viveva una rinascenza prodiga di stimoli. È vero che quegli edifici non potevano identificarsi nelle invenzioni di Sant'Elia, i cui segni erano però rintracciabili nelle fabbriche apprestate per la sperimentazione, in quella lunga vasca idrodinamica che idealmente poteva identificarsi ad una rampa di ascensore, in posizione rovesciata, della città futurista. Così come la Galleria a Doppio Ritorno che rammentava il segno espressionista di Mendelshon dell'Osservatorio Astronomico Einsteinurm di Potsdam.

Con il Centro Sperimentale la coscienza dell'istituzione aeronautica rende alla disciplina del volo il ruolo che le compete mediante le forme architettoniche che la cultura dell'epoca prediligeva e riteneva espressione del proprio tempo. È la dimostrazione di una imperiosa volontà, che ha uniformemente indirizzato i caratteri d'arte e di linguaggio per consentire l'identificazione di un luogo appropriato, atto allo svolgimento di un'attività accomunata dai medesimi ideali ed intenti pratici. Anche l'esame di una parte, dove ancora si coglie una identità di spazio, rivelatrice di una determinata attività, consente di intravedere la ricchezza dei contenuti manifestati in un'epoca che visse una propria e splendida storia, nell'esaltazione della conoscenza scientifica.



*Aeroporto di Guidonia Montecelio.
Centro Sperimentale.
Il rudere della Vasca Idrodinamica.*

Il Palazzo del Comando di Regione di Bari

Ogni edificio avente dirimpetto il mare dovrebbe consentirne la più ampia fruibilità, disponendo, sul fronte rivolto ad esso, di ampi loggiati, di gallerie, dove la contemplazione, resa efficace dal favorevole punto di vista annulla ogni contingenza terrena. Nel caso dell'architettura che fronteggia il mare, un conto è guardare l'universo liquido da una finestra e l'altro è guardarlo da una loggia, con la coinvolgente sensazione di far parte di esso. Osservando il mare dalle smisurate logge del Palazzo del Governo di Taranto si avverte la sensazione ora descritta, ma con un senso di maggior disagio poiché sembra di essere immersi in un antro che guarda l'infinito. Nel Palazzo del Comando di Regione di Bari, non è stato applicato questo modo di fruizione proprio di un edificio che guarda il mare, perché non lo consentiva il programma edilizio, attento alla massima funzionalità, al decoro della istituzione, ma poco prodigo verso concessioni che distraggono dalle quotidiane incombenze. Ed è un peccato trascurare una dote così preziosa come quella di un elemento naturale così disponibile e così vanificato come elemento che entra a far parte delle variabili del progetto. Ma il progettista ha riparato almeno in parte alla mancanza di punti di godimento del paesaggio marino, disponendo, ad ogni angolo della fabbrica, di una loggia che guarda sia verso il mare che verso la città. In questo modo di collocare la loggia è sottesa l'intenzione di rivolgersi alla città e al mare, ed è giusto poiché il Palazzo è parte della città, ne è un frammento che attesta un momento figurativo della sua storia, e s'inserisce in essa con logica urbana precisa. La città si appropria dell'edificio dal lungomare perché una compiuta veduta frontale dalla terraferma non è possibile. Ed in questa impossibilità di leggere l'edificio da un legittimo punto di vista che è quello di fronte, dalla terraferma che le è propria, che si è trovato il rimedio geniale di dare maggiore peso figurativo agli angoli in modo che anche da lunga distanza il Palazzo si faccia sentire come architettura che "canta" nel sommosso parlottio del lungomare barese, ed i suoi acuti sono quei "pezzi" angolari che si annunciano con un progressivo ritirarsi delle forme, che da un'espansione generosa alla base si concludono nella semplificata solidità della torre che è il perentorio richiamo a farsi guardare.

Dalla città il Palazzo è presente con la sua articolata architettura angolare; dalle sue logge la città è fruibile nella sua essenza di manufatto costruito a ridosso dell'acqua. La loggia angolare non consente un'assorta e solitaria riflessione con il mare perché la città è sempre presente; il mare va visto assieme alla città ed è il sintomo rivelatore di una volontà che cerca costantemente il rapporto tra l'architettura e la struttura urbana.

La preoccupazione di intessere un colloquio con la città è presente nella impaginazione architettonica della facciata principale del Palazzo, la quale sobria nella parte centrale, seppure tessuta con l'ordine gigante di quattro lesene che rammentano il "fuori scala" di tanta architettura Novecento, diventa esaltante nelle parti angolari. Anche una veduta dal mare del Palazzo dimostra come i corpi angolari



Bari – Edificio del Comando della IV Z.A.T.. Visione generale del complesso.



Bari – Edificio del Comando della IV Z.A.T.. Il Cortile.



Bari – Edificio del Comando della IV Z.A.T.. Particolare di una soluzione angolare.

serrano l'edificio e tentano di dare unità ad un insieme che le incertezze della parte centrale tentano di invalidare. La conferma che la fabbrica è stata concepita per essere vista di scorcio lo dimostra proprio la quinta centrale del prospetto principale, che ad una visione lungo il suo asse di simmetria propone una immagine piuttosto fiacca, collocandosi quasi come episodio staccato rispetto al tutto, ma se si sposta il punto di osservazione ecco che il brano assume consistenza e diventa parte legittima dell'insieme.

Nella elaborazione progettuale del Palazzo del Comando della Regione Aerea, il profilo prospettico del lungomare barese è l'elemento informatore che determina la scelta figurativa. Dagli opposti punti di vista sul lungomare, vengono meditate le rispettive soluzioni angolari dove ognuna ne sottende l'altra tramite la quinta

del corpo centrale. E nella esuberanza formale di un angolo, nel suo dispiegato articolarsi di volumi, di masse, l'occhio avverte la presenza dell'elemento centrale della fabbrica, febbrilmente inciso dal susseguirsi delle colonne allettate e, dietro, con fare somnesso, occhieggiante sornione l'altro angolo.

Numerosi sono i punti di osservazione eccellenti per contemplare il palazzo aeronautico sul lungomare barese, che si apre sovente come uno scrigno prodigo di immagini insolite. Da una lettura fatta dal porto vecchio, dalla estrema punta del molo Sant'Antonio, in un pomeriggio estivo, sorprendentemente prende corpo proprio la parte centrale, così negletta ad una distanza ravvicinata, ma che nell'occasione si riappropria dell'intero complesso conferendogli una immagine forte e incisiva, nel panorama portuale barese, con le torri che assumono il ruolo di damigelle d'onore.

Nella fabbrica aeronautica barese si notano i compiacimenti dovuti alla riesumazione di antichi ricordi, memorie mai sopite, rivissute dal progettista nel quotidiano contatto giovanile con le testimonianze storiche pugliesi. Innanzi tutto l'architettura sveva, quella di Castel del Monte e di tante altre fabbriche federiciane, oppure quelle delle numerose cattedrali romaniche, che incuriosiscono e affasci- nano una giovane mente sempre alla ricerca delle ragioni di un'arcana bellezza, con l'orgoglio e la tenacia del figlio che l'ha ereditata. Proprio con l'architettura Novecento questa interiorità antica si fa prepotentemente strada per rammemorarsi nel presente, libera di avere la possibilità di esprimersi senza compromessi



Bari – Edificio del Comando della IV Z.A.T.. Il fronte principale.



Bari – Edificio del Comando della IV Z.A.T.. Veduta dall'alto del complesso.



*Bari – Edificio del Comando della IV Z.A.T..
Interno dell'Ufficio del Generale Comandante.*



Bari – Edificio del Comando della IV Z.A.T.
Particolare del prospetto principale.

con altre culture. L'articolazione delle masse della soluzione angolare del Palazzo risente della memoria del "donjon" (la parte più fortificata del castello medievale) e della lezione federiciana, così che se ne possono individuare i costrutti tettonici, il senso sodo della materia fatta di pietra di Trani e di tufo mazaro, sempre presenti nelle varie tessiture della fabbrica.

Nel distendersi nell'entroterra, con la sua particolare conformazione planimetrica a corte, la fabbrica chiude il lato verso l'interno con l'incastonamento di un corpo di fabbrica, apparentemente messo per proprio conto, ma che è parte dell'insieme. Dai nodi angolari anomali si intravede, tramite scorci frammentari, l'interno della corte, variamente articolata dalla movimentazione dei profili, dalle fasce verticali delle aperture, dal chiaro rivestimento d'intonaco di cemento delle superfici.

Il Palazzo del Comando di Regione Aerea di Bari rivolge debita attenzione al mare e alla città, ed è un doveroso tributo al capoluogo pugliese che ha generosamente messo a disposizione della istituzione aeronautica un luogo privilegiato. A Bari, come per ogni città marinara, la distesa liquida è una seconda natura, l'elemento tramite il quale è intessuto da secoli un reciproco dialogo con la cultura mediterranea orientale, dalla quale si ricavano apporti utili per una mentalità industriosa e fattiva. È da ricordare che gli aeroporti di Lero e Fileremo, nell'allora possedimento coloniale del Dodecanneso, rientravano nella giurisdizione della IV Zona Aerea Territoriale, la cui circostanza comprova la persistenza di un rapporto che si rinnova nei secoli in tanti modi diversi.



Bari – Edificio del Comando della IV Z.A.T.. Il complesso sorvolato dalla pattuglia acrobatica nazionale.

La Casa dell'Aviatore di via IV Novembre

La Casa dell'Aviatore, una istituzione che ha lo scopo di offrire un decoroso luogo di sosta e di ritrovo per gli Ufficiali dell'Aeronautica Militare, prima dell'attuale sede di viale dell'Università, ebbe ospitalità in un altro edificio, appena progettato dall'architetto Armando Brasini, in via IV Novembre, a Roma. L'inaugurazione avvenne il 28 ottobre 1933 nell'edificio della Cassa Nazionale Infortuni, costruito sul luogo dove sorgeva il vecchio teatro Nazionale, e il suo ricordo è affidato a qualche anziano Ufficiale che ebbe la ventura di viverne l'atmosfera, oppure è celato nelle pieghe di una documentazione che, allorquando la si rinviene, suscita la meraviglia della scoperta imprevista.

Il giornale "Le Vie dell'Aria" ⁽¹⁰⁾, riporta la cronaca dell'inaugurazione della Casa dell'Aviatore con la descrizione dei vari locali. Ma il tono entusiasta dell'articolista non basta a destare la meraviglia che si provava per l'elegante e raffinata bellezza offerta da quegli spazi. La documentazione fotografica fornisce una visione episodica dell'articolazione ambientale, la cui architettura risente dell'influenza modernista e déco, interpretate con inventività di disegno e fine buon gusto.

"Le Vie dell'Aria" indicano nell'architetto Giuseppe Gatti Casazza e nel colonnello Ottorino Vespignani, i responsabili dei lavori di adattamento e di arredamento della Casa. Riporta il giornale che "il Circolo di un'Arma modernissima qual'è l'Aeronautica, non poteva non essere un Circolo moderno con ambienti moderni. Adattare l'antico al moderno, trasformare piccole camere in ariosi e luminosi locali, non è fatica da poco; ma l'architetto Gatti Casazza l'ha risolta brillantemente arredando e decorando il tutto con il suo stile... ariostesco che se rifugge dall'inutile ornamento antico sa riscaldare nella tradizione italiana la fredda monotonia geometrica di qualche ambiente novecentesco" ⁽¹¹⁾.

La titubante affermazione del redattore de "Le Vie dell'Aria", a proposito dei caratteri linguistici adottati per la Casa dell'Aviatore, richiede qualche debita riflessione. Cosa intende per stile vagamente ariostesco, che lascia ovviamente perplessi, non è molto chiaro e indurrebbe a ritenere ad un'atmosfera vagamente rinascimentale, consentita da un'architettura indulgente ad una tematica classicheggiante, tipo quella presente nel Salone degli Eroi di Palazzo Aeronautica. Ma è da supporre che l'affermazione non intenda riferirsi ad uno stile ben definito ma piuttosto alla qualità del metodo compositivo adottato nella definizione dell'architettura. Il nostro redattore con l'uso del termine ariostesco ha voluto richiamare una qualità dell'ambientazione architettonica della Casa, consistente nella ricchezza degli episodi, delle invenzioni, degli spunti, che si presentavano numerosi alla sua attenzione, con la loro particolare individualità, ma che nondimeno consentivano la percezione di un quadro dalla innegabile unità. Tale qualità, che è propria della poesia ariostesca di frammentare la narrazione in tanti episodi che si racchiudono in una visione unitaria, è l'aspetto più sorprendente che si può rilevare da una testimonianza d'arte ricostruibile con difficoltà, soltanto sulla scorta dei pochi documenti disponibili.



*Roma – Casa dell'Aviatore di via
IV Novembre.
Ingresso al circolo.*

Il carattere architettonico dell'ambientazione interna della Casa dell'Aviatore escludeva ogni riferimento storicistico e si affidava ad una modernità costruita con il semplice uso di materiali pregiati unitamente ad una schematicità geometrica chiara e lineare. I materiali adoperati vennero interpretati e valorizzati in funzione dei loro caratteri intrinseci; le essenze in legno adoperate, quali il rovere e il noce, furono lavorate in modo da proporsi per i valori materici che esprimevano; le stoffe, ampiamente adoperate per i rivestimenti parietali, ebbero la loro valorizzazione con l'abile tesatura che ne esprimeva effetti plastici inconsueti. La geometria, nel modellare una forma che tendeva a proporsi come moderna, elaborava semplici immagini in una inventività davvero nuova. Nel panorama dell'arredo degli anni Trenta, – che visse fasi involutive ed incerte per effetto di tanti avvenimenti, come la recessione per il tracollo finanziario del 1929, che portò sia al ridimensionamento di tante ditte di arredamento sia a nuove proposte di gusto, di cui si

fece promotrice l'architettura moderna – la proposta figurativa che si coglie nella Casa dell'Aviatore è senza dubbio di una qualità eccellente e resta un episodio significativo di arredamento di quel periodo.

Compiere un percorso negli ambienti che costituivano la Casa dell'Aviatore di via IV Novembre, è possibile soltanto con l'ausilio delle scarse note del redattore de "Le Vie dell'Aria". "Chi entra nei locali del Circolo ha difatti la sensazione di un complesso armonico studiato con passione di artista e con la preoccupazione di offrire il maggiore conforto, senza nulla sacrificare alla decorazione"⁽¹²⁾.

Il primo complesso di locali della Casa dell'Aviatore era costituito dalla Foresteria, dove era "offerto uno spettacolo di grazia e di armonia: pareti addobbate con ricche stoffe, pavimenti in rovere lucidato, mobili ed arredi perfetti per costruzione e rifinitura, lampadari di Murano con effetti di luce veramente suggestivi, interessanti soffitti a tinte sfumate e studiate in relazione all'altezza degli ambienti"⁽¹³⁾.

Al piano superiore si era immessi in una hall spaziosa e signorile la quale, tramite una saletta, introduceva al salone da pranzo, capace di ospitare cento commensali. Da alcune immagini fotografiche dell'epoca si ha la possibilità di rendersi conto dei caratteri architettonici di questo ambiente considerato preminente dell'intero complesso. L'interno del salone da pranzo è spartito alle pareti



Roma – Casa dell'Aviatore di via IV Novembre. Salone da pranzo.

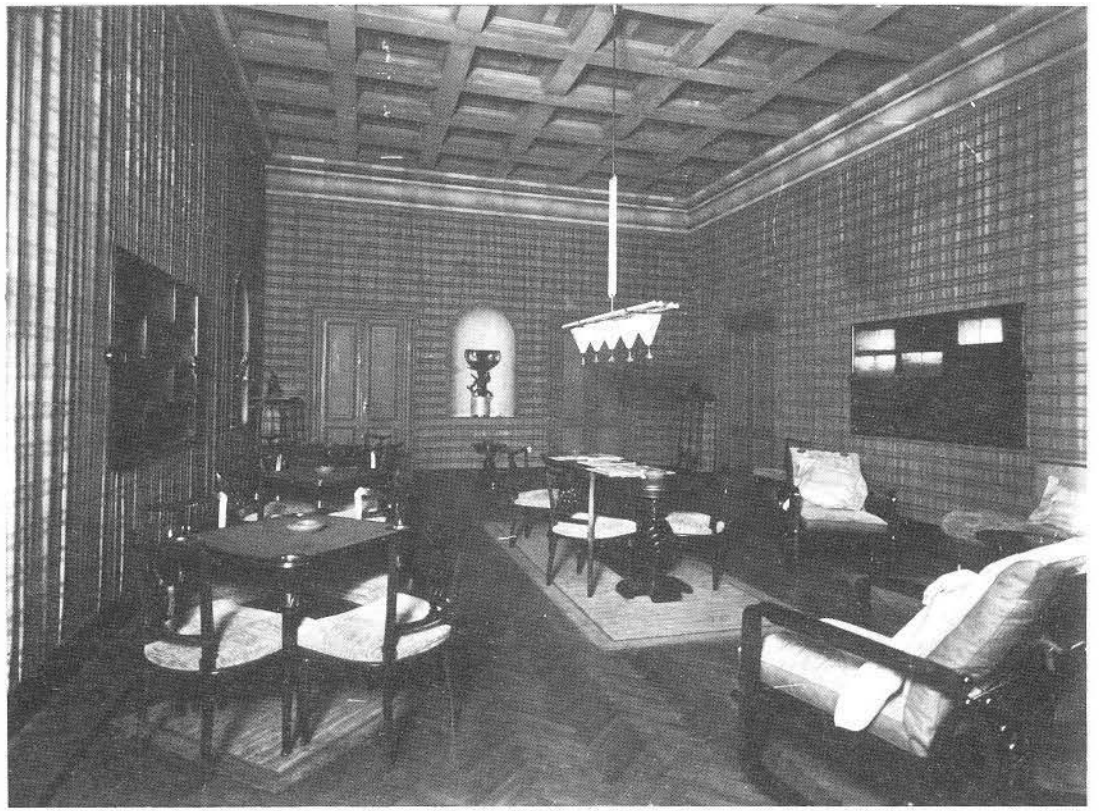


Roma – Casa dell'Aviatore di via IV Novembre. Particolare del soffitto del salone da pranzo.

da eleganti lesene in noce lucidato, che racchiudono pannelli di stoffa; il pavimento è in rovere mentre il soffitto è decorato con stucchi rappresentanti le costellazioni e i segni dello Zodiaco. La illuminazione è studiata in modo che la luce lambisce la superficie del soffitto, dando in tal modo rilievo alle figure. È un'atmosfera vagamente déco, dove è facile fare ricorso ad immagini del tempo ed evocare signore, con i costumi del tempo, dai colori pastello o rosa shocking, muoversi con eleganza per l'ovattato salone.

Il virtuosismo decorativo del progettista diventa anche abile interpretazione in un luogo dove una preesistenza romana era recuperata come fondale per un bar. Lo spazio fronteggiante il banco di mescita è circoscritto da una struttura che simboleggia una muratura interrotta e definisce una spazialità intima e raccolta. Lungo le pareti esterne di questo involucro è rappresentata una decorazione che simula il tessuto della muratura isodomica, abilmente sottolineata con un giuoco di giunti dallo spessore diverso. Il banco di mescita si propone come oggetto ammirabile come una scultura e richiama intonazioni stilistiche di gusto tra il Déco e il Novecento.

La Casa dell'Aviatore disponeva di un piano riservato per gli alloggi dei soci di passaggio. Anche in questo settore il tono elegante e distinto, espresso nei piani inferiori, è improntato allo stesso gusto e qualità. "Le camere da letto comuni sono in acero bianco o grigio, ... di stile moderno con mobili razionali e tappezzate con stoffe di tinte ad intonazione calda e riposante" ⁽¹⁴⁾; inoltre dispongono di bagno e telefono attivato con l'esterno.



*Roma – Casa dell'Aviatore di via IV Novembre.
Un angolo per il gioco delle carte
e per la lettura.*



Roma – Casa dell'Aviatore di via IV Novembre. Salone per i ricevimenti.

Come si è accennato in precedenza, l'edificio che ospitava la Casa dell'Aviatore è opera di Armando Brasini. Nell'ampio salone del Circolo, tra le pannellature in stoffa che rivestono le pareti dei locali accessori, si intravedono delle aperture di gusto barocco, frutto del mirabile disegno brasiniano, che, tuttavia, hanno una impronta nuova, priva di modelli di riferimento nel passato. Nelle architetture napoletane del Sanfelice, aperture di questo genere sono numerose, specialmente nelle murature portanti delle sue famosissime scale, ma, rispetto al disegno di Brasini sono meno slanciate e piuttosto sobrie nei dettagli ornamentali. L'architetto Gatti Casazza recupera abilmente il motivo disponibile della fabbrica, ma allorché lo riprende nella cornice dello specchio, come si intravede nel fondo di una fotografia d'epoca del salone, non ha la stessa mano felice del suo predecessore, conferendo alla cornice quella maggiore enfasi che provoca una caduta di tono del disegno.



Roma - Casa dell'Aviatore di via IV Novembre. Angolo bar.

La Scuola di Guerra Aerea di Firenze

Della Scuola di Guerra Aerea di Firenze, un tempo abbiamo scritto, nel contesto di uno studio che non aveva altri precedenti ⁽¹⁵⁾, le motivazioni e le occasioni che guidarono e indirizzarono felicemente lo studio della progettazione.

La decisione di comprendere, nella seconda metà degli anni Trenta, nel parco delle Cascine, sito nell'area urbana di Firenze, un complesso di edifici esplicante i diversi compiti riguardanti la preparazione professionale degli Ufficiali dell'Aeronautica Militare, imponeva la risoluzione di svariati problemi. La presenza della città, l'imperioso richiamo dei caratteri della forma urbana, i segni tangibili della storia e dell'arte fiorentina, distinguevano di molteplici significati il luogo scelto per l'intervento, che presentava, per la particolare struttura del suo tessuto arboreo, una propria configurazione paesistica. Nel contempo la concezione che informa la particolare funzione di una scuola militare che si prefigge, tra l'altro, la preparazione di quadri dirigenziali, prescriveva, in merito alla localizzazione e alle strutture dei vari compiti d'istituto, quali la didattica, la ricerca, il tempo libero, i servizi, l'esigenza del decentramento e dell'autonomia che garantiscono quei requisiti di distacco e di prestigio adeguati al compito del dirigere. Tale esigenza era pienamente soddisfatta dalla singolarità del sito e dal riflesso della città che era tuttavia presente, poiché il parco delle Cascine è parte della stessa. L'eco, ancora viva nella mente dell'uomo, delle ricerche di Leonardo sul volo, che proprio a Firenze cercarono la concreta risposta ad un antico e perdurante sogno, fu il motivo per legittimare la scelta.

Tali enunciati furono espressi a seguito di una nostra breve permanenza tra quelle mura fiorentine, con la presuntuosa disinvoltura di comprendere un evento architettonico nella convinzione che basta vedere un edificio per intendere un linguaggio. Ma la difficoltà è ripercorrere le fasi di costruzione di quel linguaggio; capire come il progettista abbia inteso le motivazioni di programma, il materiale storico, le spinte ideologiche del momento, per giungere a delle scelte, come abbia fronteggiato le richieste o le perplessità della committenza, oppure come abbia dato libero sfogo a qualche impulso interiore, al desiderio di realizzare un fatto di cui compiacersi intimamente.

Un breve ritorno alla Scuola di Guerra ha consentito la rivisitazione dell'ambiente, per un confronto su quanto era stato in precedenza affermato. È sembrato che un modo di affrontare l'esperienza emotiva e conoscitiva di quell'angolo incorrotto della Regia Aeronautica fosse quello di muoversi liberamente, specialmente nei luoghi meno deputati, alla ricerca di un tempo perduto.

Il primo sentore di qualcosa di nuovo è stato colto muovendosi nell'arboreto, girando tra il verde a scrutare le fabbriche che si intravedono per scorci. È un avvicinamento inconsueto nel discernimento di un ambiente architettonico, ma si parte dal presupposto che del complesso aeronautico si abbia già un'idea delle sue linee generali e che il suggerimento valga come modo di entrare nell'anima, per così dire, dell'architettura, per scoprirne le più riposte motivazioni.



Firenze – Scuola di Guerra Aerea, L'Arboreto.

La visione per frammenti, per aspetti singolari, dove anche il contesto che si propone come occasionale cornice alla visione ha la sua importanza, è come scorgere tratti inconsueti di un volto familiare, la rivelazione improvvisa di portati della forma che erano appartenenti al tempo della sua concezione, almeno nella mente di chi la elaborava secondo un proprio intimo convincimento. Dall'arboreto l'architettura si intravede per sguardi, per limitati episodi; la sua presenza è come allontanata, nella chiusura spesso totale del tessuto arboreo, ma quando se ne avvertono i segni, per un profilo, per un aspetto parziale, l'impressione è di familiarità. Sarà quel rivestimento in cotto, che è quasi l'immagine tipica dell'architettura aeronautica degli anni Trenta, a spiegare la sensazione di ritrovarsi in un mondo familiare, e ad intuire con quale sensibilità, competenza e obbedienza alla tradizione locale toscana, il progettista aveva curato e composto l'unificante tessuto di rivestimento del complesso, avvertendo l'esigenza della presenza di un proprio accento, nel disegno del tessuto, nel rapporto mattone-travertino, nella sintassi che compone il tutto.

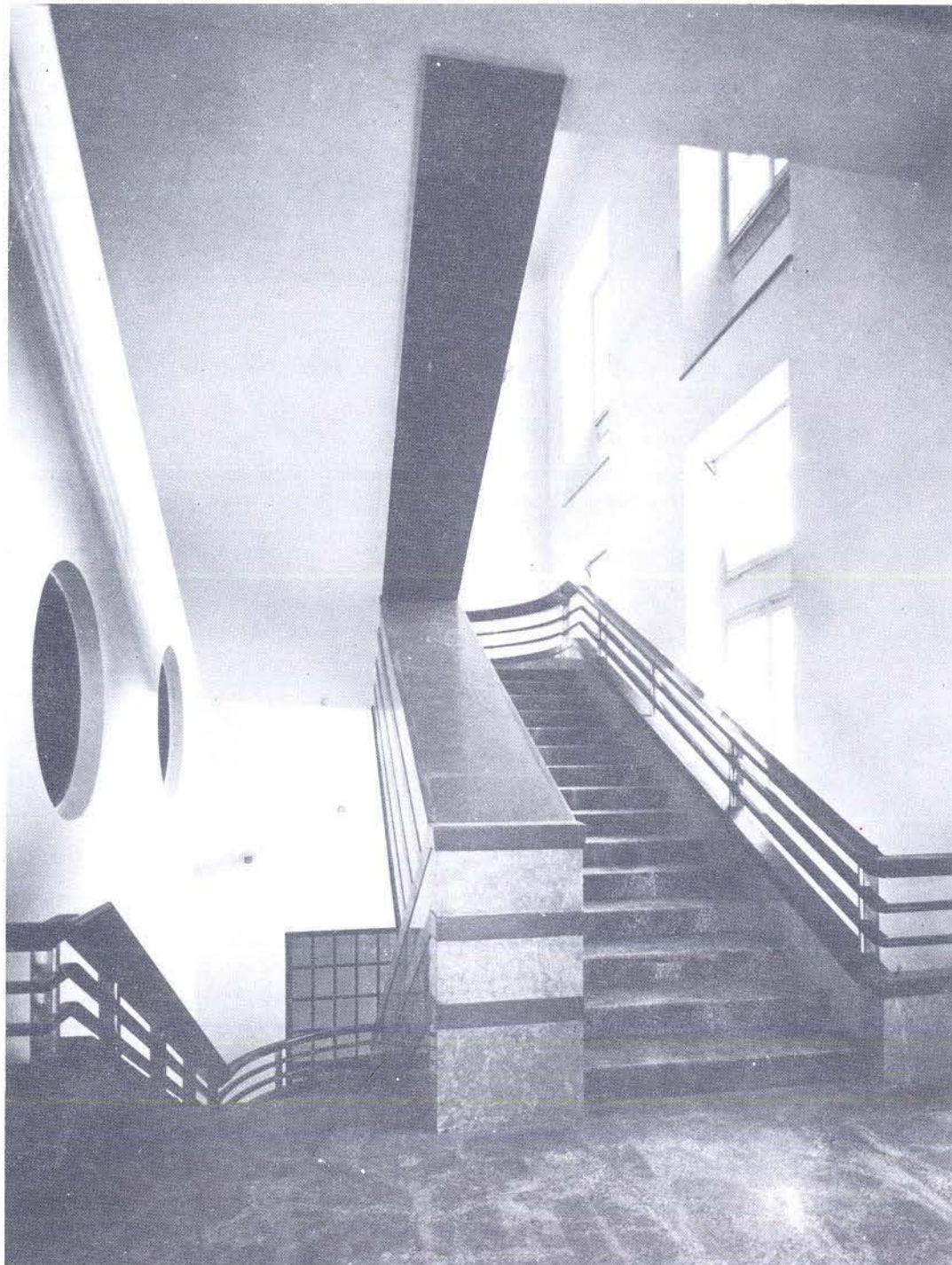
Il guardare un'architettura del passato è anche un sondare tra le nostre attuali convinzioni, per identificare quelle che consentirono quel lontano processo costruttivo. Porsi davanti ad un edificio storico si è inizialmente come inibiti, inermi a comprendere i veri significati che condussero a quella realizzazione. Occorre dunque un processo di storicizzazione spesso arduo e tormentato, che ci affranchi dal nostro modo di vedere. Ma se si guarda l'architettura con disincanto, a volte basta l'istinto emotivo, una sorta di empatia, per intuire qualche verità. È un modo

irrazionale di interrogare le cose, ma si è sempre sorretti da una coscienza critica che disciplina l'intuizione a quella sensibilità ai fatti d'arte che consente di cogliere l'episodio rivelatore. L'attenzione fuggente rivolta ora ad una balaustra, ora ad un corrimano, oppure ad un rivestimento a mosaico, è anche un modo di intendere il gusto di un'epoca, che rimanda al tempo in cui furono concepiti quei materiali, quei dettagli, per peculiarità di linguaggio. Non occorre decodificarli perché si è intimamente avvertiti di essere davanti ad uno stile di vita, rappresentato dai soli caratteri della forma.

Ma l'umore del tempo si coglie, oltre che nei dettagli e nei materiali, anche nel modo di muoversi nell'architettura. Lasciando l'arboreto e penetrando nella corte dell'edificio Comando, le sensazioni colte sono differenti da quelle provate entrando dal fronte principale. Avvicinandosi all'ingresso di quest'ultimo fronte, si è preparati con una idea già formata di quello che si attende. Abbiamo alle spalle il piazzale antistante il Comando che è piuttosto privo di una identità spaziale, ma l'atmosfera è resa solenne da una serie di fatti, tra i quali l'asta portabandiera è l'elemento di richiamo. L'avvicinamento al Comando conduce rapidamente alle fauci del portico, facilitato dall'assenza, sul fronte dell'edificio, di motivi che distolgono l'attenzione. La facciata è simmetrica, convenzionalmente composta da due corpi di fabbrica, mediati dal portico e dalla sovrastante loggia. Il



Firenze – Scuola di Guerra Aerea. L'edificio Comando.



*Firenze – Scuola di Guerra Aerea
La scala principale dell'edificio
Comando.*

propileo non è circoscritto dai ritmi la cui mancanza è resa possibile dall'artificio statico della trave Vierendel ⁽¹⁶⁾ e non consente la percezione di un ritmo e tanto meno riesce a configurarsi come spazio a se stante; è piuttosto una soglia indifferente di una condizione di luogo tributaria tra esterno ed interno dell'edificio; gli effetti di questa apparente discontinuità sono il brusco impatto provato all'ingresso nella corte, la sensazione di entrare in una struttura spaziale distinta da una propria identità, della quale chiediamo conto a nome di quella esterna.

Giunti nella corte si è repentinamente impressionati dalla unitaria identità della immagine spaziale malgrado le ampie aperture concesse dai portici. Si è come sopraffatti, con la consapevolezza di trovarsi in un luogo sospeso, tra quello pubblico, esterno al fronte principale, e quello intimo, suadente, offerto dal fondo che accede all'arboreto. L'invaseo è interamente rivestito da una cortina di mattoni del Valdarno, la cui disposizione definisce il disegno degli accenti, sapientemente

ravvivati dalle cornici e dai davanzali in travertino di Rapolano. La chiusura prospettica sul cielo è sottolineata da una cornice di gronda in cemento bianco. Nello spazio domina la figura del "Pegaso", quasi scivolante sulla fontana, alla quale si è diretti inconsapevolmente,

Entrare nella corte dall'ingresso principale dell'edificio Comando impone al visitatore alcune domande, che vanno dai significati espressi da quella spazialità inconsueta, la sua relazione con quella immediatamente adiacente all'edificio ed, infine, il modo con cui si pone con il respiro generale che si avverte nell'intero complesso. La ricchezza decorativa dell'ambiente interno della corte si contrappone alla severità dell'impaginazione esterna dell'edificio Comando, che sottende il contenuto della propria funzione d'istituto con la fermezza e l'autorevolezza presenti nella rigorosa semplicità degli accenti. Tali caratteri si riflettono nello spazio antistante, concepito come sede destinata alle attività rituali della istituzione militare. Nella corte è riposta invece l'intenzione di creare un luogo eletto, una sorta di compiacimento architettonico che rivela la natura dell'artefice a realizzare spazi senza costrizioni o impegni di esigenze contingenti.

L'ingresso nella corte dall'arboreto, per ricondurci all'assunto iniziale, è complice nel rivelare la motivazione che ha spinto l'autore a creare quella particolare architettura. Infatti da questo luogo si è come liberati dai condizionamenti imposti



Firenze – Scuola di Guerra Aerea. La corte dell'edificio Comando.



Firenze – Scuola di Guerra Aerea. L'edificio del Comando. Particolare del "Pegaso" nella corte con lo sfondo dell'Arboreto.

dal piazzale antistante al Comando. Il tipo è derivato dall'atrio della casa romana, presente con l'inclinazione delle falde compluviate, con la contiguità spaziale sull'asse longitudinale e con la dovizia ornamentale. Immediato è il rimando alla città antica e non soltanto per la suggestione offerta da una particolare tipologia o dalla sua articolazione distributiva, quale spazio dominante della casa romana, sul quale si aprono spazi aperti e chiusi in una organica concezione strutturale. Il rivolgersi al tema dell'internità della casa antica, con le sue configurazioni spaziali chiuse, intime, gelose, esprimenti una particolare visione della vita, è rivelatore di una interiore esigenza dell'architetto, di riproporre uno spazio chiuso, indifferente all'esterno, la cui giustificazione è soltanto una risposta ad un proprio impulso, che scaturisce da una antica radice, sempre lievitante. Tale impressione è dovuta agli effetti di suggestione avvertiti nel passaggio dall'arboreto alla corte, forse simili a quelli provati trasferendosi dal peristilio della casa antica all'atrio della stessa, dal naturale rapporto con la natura all'astratta e mentale spazialità offerta dall'architettura.

Lasciato la corte dell'edificio Comando e ripercorso qualche tratto dell'arboreto, si è repentinamente immersi in una dimensione affatto differente, dove la concezione che l'ha informata esce dal proprio originario ambito, per documentare una figuratività che guarda oltre il proprio passato per porre un ponte verso una realtà europea. Sul viale che fronteggia la palazzina Ufficiali, la nota luminosa dell'edificio sportivo è il perentorio richiamo al Razionalismo, con il nitido candore

della superficie intonacata che si pone come digressione formale rispetto ad un assunto epidermico ovunque rispettato nella Scuola. Ma la palazzina Ufficiali, malgrado il suo rivestimento in cotto, esprime una spazialità comune con quella suggerita dalla sua propaggine sportiva. Dallo slargo della testata d'inizio della lunga fabbrica si ha la percezione di una lunga fuga prospettica, allora ricercata dalla cultura razionalista come necessità di contenere l'architettura in un piano ideale, controllabile secondo una precisa logica. È quello che un tempo aveva fatto lo stesso Brunelleschi, a Firenze, con la sua tavoletta prospettica. La mediazione della prospettiva centrale assume un valore metastorico, per rispondere a due esigenze affatto differenti della concezione ideologica; da quella rinascimentale interessata ad informare uno spazio controllabile dall'uomo, a quella del Movimento Moderno dell'Architettura che pone i fondamenti della nuova estetica architettonica nella geometrica, cristallina purezza "dei volumi raccolti sotto la luce", collocati in uno spazio astratto e rarefatto.

Il prospetto principale della palazzina Ufficiali, suggerisce un certo ritmo percettivo, mediante la disposizione dei suoi accenti. L'ingresso monumentale, con il suo plastico motivo in cotto, segna una pausa nell'allineamento ripetitivo dei portali del pianoterra e delle finestre del primo piano e, nel contempo, costituisce un forte segno che invita ad accelerare il percorso. Il ritmo pacato delle due fasce di finestre dei piani superiori, avente lo scopo di attenuare la carica espressiva, è



Firenze – Scuola di Guerra Aerea. Prospettiva della palazzina Ufficiali.



Firenze – Scuola di Guerra Aerea. Particolare dell'ingresso della palazzina Ufficiali.

sfasato rispetto alla fascia delle aperture del primo piano dove il ritmo è più sollecito. È una concezione moderna che regola, in modo dinamico, l'impaginazione della facciata, evitando la banalità degli allineamenti ripetitivi.

Dalla facciata sud che guarda verso le Cascine, il rapporto con lo spazio esterno è differente rispetto a quello del prospetto principale. La muraglia incombente sul rettilineo invasivo antistante, che trova respiro nella trasparenza del tessuto arboreo, rammenta profondità e dimensioni di sapore medievale. Dal secondo e terzo piano il respiro della cortina arborea penetra nell'andito triangolare delle loggette, come una incombente e onnipresente consistenza materica, determinando l'intimità di un rapporto tra esterno ed interno, tra natura ed architettura senza soluzione di continuità.

Ma la palazzina Ufficiali non è soltanto una partecipazione di quinte nella configurazione urbanistica del complesso. I suoi interni propongono soluzioni figurative e distributive inedite. Nella concezione del piano contenente gli alloggi è sovvertita la comoda e banale ripartizione delle camerette normalmente allineate lungo il blocco dell'edificio, orientando le stesse lungo una linea obliqua di riferimento, in modo che si realizza, per ogni vano, uno slargo di rispetto. Anche al pianoterra, dove l'articolazione spaziale è varia e movimentata, la successione degli ambienti presenta quelli dove è suggerito l'attraversamento e quelli della sosta, dalla reception al salone del circolo, dal ricetto del bar al ristorante, in una configurazione alternativa di spazi densi di quella suggestione provocata dalle numerose opere pittoriche come quelle rappresentanti le città italiane di nuova

*Firenze – Scuola di Guerra Aerea.
Il fronte della palazzina Ufficiali
rivolto verso le Cascine.*



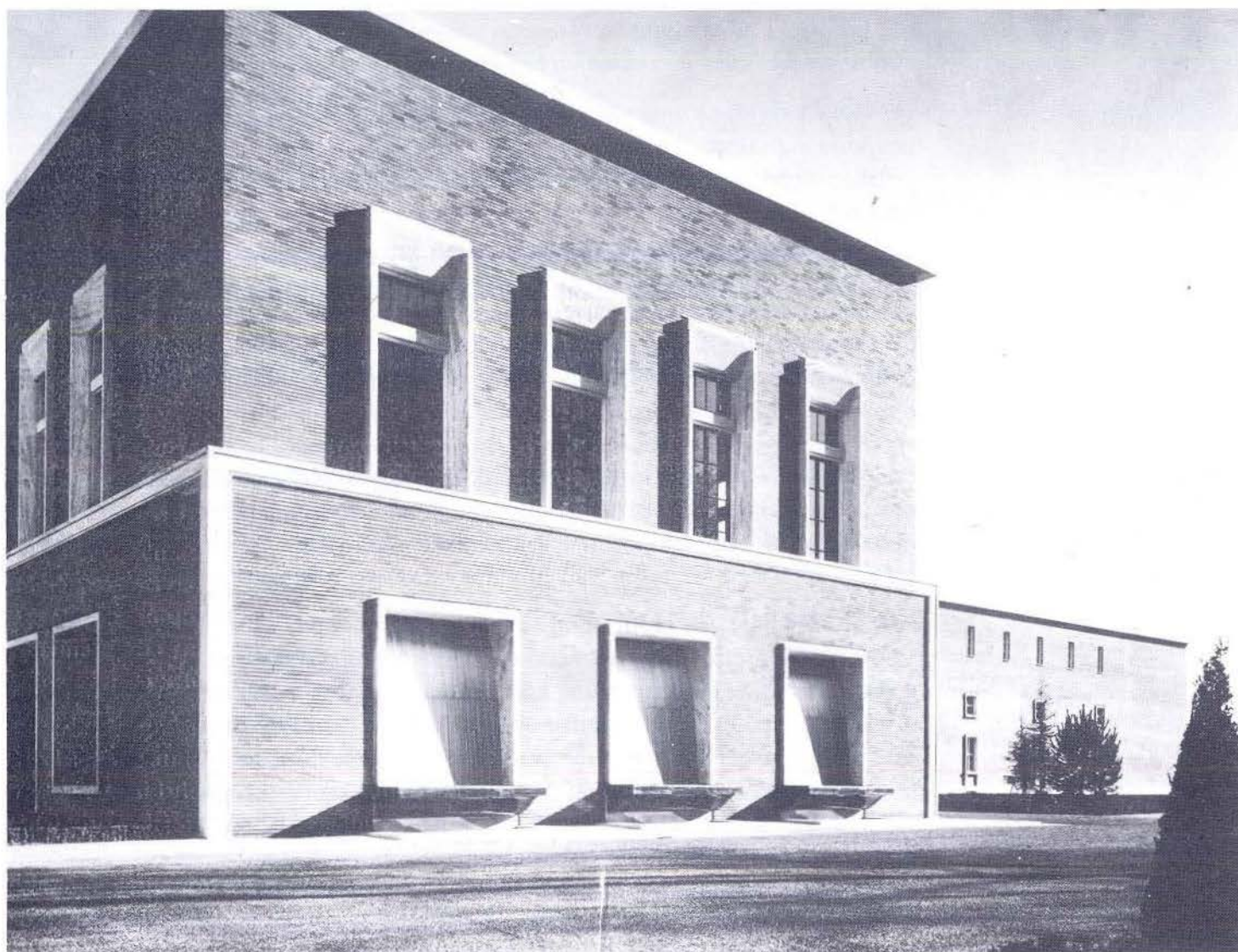
fondazione. L'unità abitativa prosegue all'esterno con il fondale dell'infermeria e, con una successiva rotazione, con il complesso degli impianti sportivi.

Nella configurazione del luogo degli alloggi Ufficiali è avvertita l'esigenza di proporre significati simbolici che non sono quelli richiesti dalla tradizione locale o dalla istituzione committente. Mentre nella corte dell'edificio Comando è vissuta una vicenda che elude le ragioni del proprio tempo, per rappresentare qualcosa che è personale ma che appartiene ad un tempo più antico, con il complesso degli alloggi Ufficiali l'intendimento del progettista è la definizione di uno spazio raffinato, intellettualmente cartesiano, rivelatore di una disponibilità culturale particolarmente sensibile ai mutamenti delle concezioni architettoniche europee. Ma la città storica è pure parte del progetto e chi provvede alla sua stesura avverte l'obbligo di comprenderne le istanze. Occorre che la nuova fabbrica aeronautica faccia parte della città tramite un simbolismo formale e di contenuto. Ed ecco, quindi, i richiami formali a stimolare i ricordi della città, come la cornice dell'avancorpo anteriore dello Studio che rammemora quella brunelleschiana dell'Ospedale degli Innocenti, e il sottostante portico di sapore romanico.

Con il complesso dello Studio è maggiormente avvertita l'esigenza di un sistema simbolico, che rappresenti i compiti istitutivi della Scuola di Guerra Aerea. Tale proposito è realizzato concedendo all'edificio per l'insegnamento una maggiore enfasi decorativa, rispetto agli altri costituenti il complesso, attuata con la disposizione di ambienti dominanti, con elementi di arredo (come le fontane che ornano le testate) e con una decorazione ornamentale mirata soprattutto ad esaltare la finestra del piano nobile. In un nostro precedente contributo ⁽¹⁷⁾, abbiamo affermato che tra gli elementi che compongono il lessico figurativo della Scuola di Guerra Aerea, la finestra è quello determinante per la precisazione degli accenti tonali del linguaggio; infatti il modo come essa si relaziona con il piano che la contiene forma l'espressione di un preciso intento comunicativo. Abbiamo visto che nell'edificio Comando la diversità della definizione architettonica della finestra, tra quella interna della corte e quella dei prospetti esterni, è fondamentale

per la identificazione di due differenti concezioni spaziali. I vari edifici della Scuola si differenziano tra loro per il tipo di ornamento che correda ogni finestra. L'edificio Studi dispone, sull'ala contenente l'Aula Magna, di finestre dall'elaborata cornice in travertino che si riduce ad una geometria semplice e lineare per gli altri esterni della fabbrica e, in genere, nella restante edilizia, a parte quella monumentale della corte dove la cornice subisce un processo di mimetizzazione con il rivestimento in cotto dei prospetti.

La diversità di trattamento della decorazione delle finestre, nei vari edifici della Scuola, discende certamente da un preciso disegno dell'architetto. Sottolineare con enfasi la funzione dell'edificio Studi, oppure richiamare con discrezione gli esterni del Comando o, infine, accennare con sobrietà gli edifici degli alloggi e dei servizi. A parte le motivazioni, conscie o inconscie, che hanno suggerito la diversa definizione degli esterni, dove appunto la finestra svolge il ruolo principale, bisogna tenere presente che questo elemento edilizio assicura una funzione che non è soltanto quella dettata da esigenze utilitaristiche, ma anche di altre importantissime, tra le quali quella di esprimere il modo di rapportarsi con l'esterno, nel senso che l'importanza di quanto è configurato in termini di spazio nell'interno è esteso al di fuori che partecipa quindi di quell'interesse. L'esaltazione della cornice è dunque l'esternazione di una internità che vuole proporsi come contenuto di prestigio. Non è l'anonimato di un vuoto che nella finestra senza cornice



Firenze – Scuola di Guerra Aerea. L'edificio Studi.



*Firenze – Scuola di Guerra Aerea.
Edificio studi. Particolare dell'atrio.*

s'impone nel piano quale proiezione di un guscio geometrico, che resta solo un contenitore esprime la semplice funzione del ricovero se non intervengono altre istanze figurative che precisano gli intenti comunicativi. Nell'architettura classica il corredo ornamentale della finestra ha la funzione di riassorbirla nel piano che in questo modo si propone come involucro di uno spazio esterno divulgante i significati della fabbrica che le è prossima e di quelli vicini.

Esemplare, nell'edificio Studi, è l'invenzione distributiva, impostata su un corpo anteriore, contenente l'Aula Magna, dal quale si estende la successione dei corpi a pettine contenenti le aule di studio. I percorsi interni subiscono stimoli percettivi di vario interesse, dall'atrio di sapore romanico con le coperture a volte, al successivo vestibolo, con le rarefatte pareti di travertino bruno, alla suggestione solenne dell'Aula Magna, già preavvertita dalla scala principale di accesso e nei dettagli di raccordo con l'atrio al piano terreno.

Nel percorso della Scuola di Guerra Aerea vengono percepite quelle atmosfere dianzi accennate, che, a nostro parere, rivelano le diverse motivazioni d'interesse vissute dall'architetto Raffaello Fagnoni durante l'elaborazione progettuale. Dall'edificio Comando, che è piuttosto baricentrico nell'organizzazione planimetrica della Scuola, si collocano, in una ideale rotazione oraria, l'area dell'edificio Studi, quella della palazzina Ufficiali ed, infine, quella logistica. Il rivestimento in cotto, comune a quasi tutte le fabbriche, ammantava, con il sottile concorso degli accenti in travertino, l'insieme in un tessuto uniformante, rappresentante simbolicamente, assieme ai riferimenti iconologici esistenti nel complesso, dal bassorilievo dell'ingresso della palazzina Ufficiali al Pegaso della corte del Comando, l'istituzione committente. Il luogo del Comando è la sede ideale dove si concentra la ritualità ufficiale della istituzione, ma contiene anche una trasgressività storica nel riproporre un frammento di un'epoca lontana; il successivo luogo dello Studio rimanda alla presenza della città e al decoro della scienza aeronautica, mentre quello dell'alloggio Ufficiali è sensibilmente avvertito alle istanze europee. Nell'area logistica, dove è meno avvertita l'esigenza del simbolismo, si respira un'aria meno formale, con testi razionalisti di indubbio interesse come quello offerto dalla caserma Avieri.

Nella sua relazione sulla Scuola di Applicazione, – che fu la prima denominazione dell'istituto fiorentino aeronautico – l'architetto Fagnoni afferma: «Il senso «realistico» che mi ha guidato nel valutare e comporre le varie esigenze di diversa natura, è un carattere essenziale della nostra tradizione fiorentina; così posso riconoscere d'essere stato condotto da un «istinto» nel concretare quest'opera d'architettura che può dirsi appunto «realistica»» (18). È sottesa in questa dichiarazione la precisazione che il carattere dell'opera è informato ad un atteggiamento di consapevole senso pratico, indifferente alle sollecitazioni culturali del momento storico e interessato a risolvere i problemi dal lato funzionale riservando, per quelli di decoro rappresentativo, l'attenzione a pochi edifici con l'inevitabile richiamo a quegli accenti classicheggianti, seppure sobri e misurati, che risolvono, nel rispetto delle tendenze in corso, i necessari partiti decorativi. A parte il riconoscimento di un'evidente onestà professionale, ravvisabile nella frase suaccennata, non è da escludere che con il termine realistico il Fagnoni abbia inteso richiamare alcuni aspetti di fondo del Razionalismo, i quali pongono il seme che lievita, nella sua concezione linguistica, una particolare idea di architettura. Se con il termine realismo intendiamo la tendenza a rappresentare la realtà, nel suo significato concreto, senza le trasformazioni dovute alla speculazione astratta dell'immaginazione, è possibile, con le debite cautele per le eventuali illazioni che un tale confronto può riservare, individuare, nell'architettura razionalista e nel concetto di realismo, alcuni principi comuni quali lo stretto necessario e il senso del concreto.

Quanto sopra rappresentato è un convincimento che trova debita conferma nell'esperienza vissuta in precedenza, nel girovagare tra l'architettura della Scuola; allora si può concordare con l'architetto quando accenna all'istinto che lo ha guidato nel rispondere a sollecitazioni antiche e nella elaborazione di uno spazio moderno che la sua sensibilità intuiva. Il rifarsi alla tradizione fiorentina, giustamente invocata dal Fagnoni, è legittimo per la continuità di una posizione verso la forma classica, riguardo della scala umana, rispetto del limite, schiettezza del piano e del volume, che dal San Miniato, da Giotto, dalla Cappella Pazzi del Brunelleschi, da Ottone Rosai, per citare momenti e personaggi significativi, impronta l'arte toscana.

Gli edifici storici della Regia Aeronautica

Un debito cenno meritano quelle fabbriche storiche, preesistenti alla istituzione della Regia Aeronautica, dove la forza armata svolse attività d'istituto. Alcune vennero ereditate dal Regio Esercito mentre altre furono acquisite per soddisfare necessità contingenti.

Differente è il modo di considerare le fabbriche storiche rispetto a quelle appositamente concepite per le esigenze aeronautiche; mentre con queste ultime si è cercato di individuare una reciprocità di forma e funzione, tra l'infrastruttura a terra e l'aeroplano, con quelle storiche le considerazioni da porre fanno parte di un discorso più generale, che tenga conto innanzi tutto della compatibilità del loro uso con l'istituto militare e, in secondo luogo, sugli effetti positivi che ne derivano nella eventualità che oltre al riconoscimento storico debba aggiungersi anche il requisito artistico.

In un nostro precedente contributo abbiamo affermato che spesso tra l'istituto militare e l'edificio storico esistono rapporti di similarità che ne legittimano l'impiego. "È vero che una delle peculiarità dell'architettura è la sua adattabilità, nel tempo, a destinazioni d'uso diverse rispetto a quella che determinò il concepimento della fabbrica. Tuttavia la specificità di alcune tipologie edilizie richiede, nell'esercizio di tale peculiarità, il debito dell'osservanza di una serie di criteri, tra cui quello della individuazione di una similarità esistente tra la funzione che determinò l'esigenza della fabbrica e quella che subentra successivamente" (19). La grande maggioranza degli edifici storici, specialmente quelli concepiti per l'esercizio della res pubblica, assumono quasi sempre una veste tipologico-formale idonea per ospitare un potere che si regge, mediante apparati convenzionali quasi immutabili nel tempo, sulla ritualità. "L'istituto militare, con il suo particolare apparato formale, caratterizza ogni momento saliente del suo operato mediante comportamenti di tipo rituale. L'esigenza del rito, intesa come necessità di contrassegnare determinati atti, determinati rapporti, con la convenzionalità di una esteriorità formale, è l'aspetto che accomuna l'istituto militare a quelli che diedero vita alle fabbriche citate. Riteniamo che per effetto di tale similarità, l'istituto militare trova quella rispondente e ideale collocazione in edifici per tanti versi contrari, sia per la funzione simbolica in precedenza svolta, sia per la peculiare impostazione distributiva, sia per una immagine talvolta poco pertinente come quella rappresentata da un convento così poco bellicoso, così poco virile, negli intenti d'istituto" (20).

Con quanto abbiamo affermato, che rispecchia la nostra personale convinzione, aggiungiamo che l'utilizzazione delle fabbriche storiche apporta, a chi ne usufruisce, un notevole beneficio unitamente ad un credito prestigioso.

È indubbio che ogni edificio che presenta i segni inconfondibili di una storicità, attestata dalla particolarità del linguaggio o dalla memoria di eventi, a cui è esclusivamente legato, un sentimento di onore e di vanto si determina in coloro che si avvalgono del suo uso e, al contempo, la stessa istituzione che se ne giova acquista un prestigio che ne rafforza l'immagine. Ma se alla identità storica



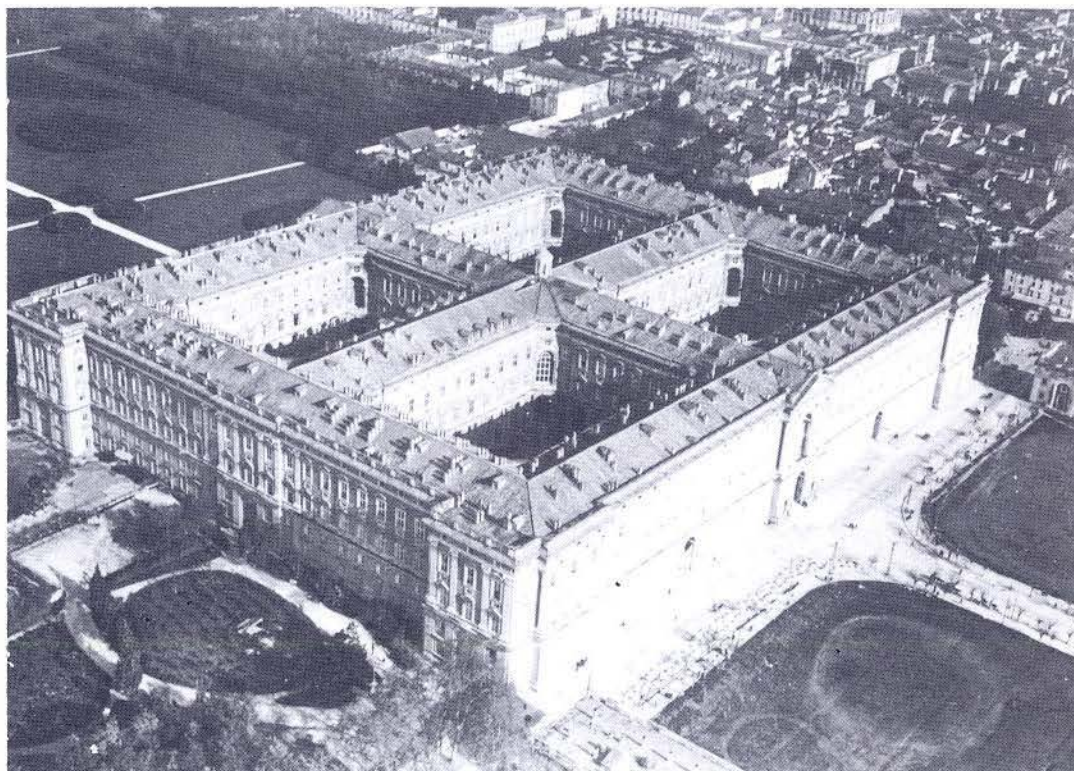
Ostia – Torre di S. Michele.

è ravvisabile nella fabbrica anche la componente artistica, testimoniata dalla presenza di caratteri linguistici, notevoli per inventiva e sapienza compositiva, è evidente che ogni abituale fruitore dell'edificio non può non avvertirne la qualità d'arte, ricevendone in tal modo un apporto benefico sotto l'aspetto psicologico e culturale.

Nel descrivere i principali edifici storici, utilizzati dalla Regia Aeronautica, ricordiamo la torre di San Michele, facente parte del sedime dell'idroscalo di Ostia dove veniva adoperata quale supporto per il faro di avvistamento. Tale fabbrica presenta caratteri architettonici inequivocabili, che ne ascrivono il linguaggio al



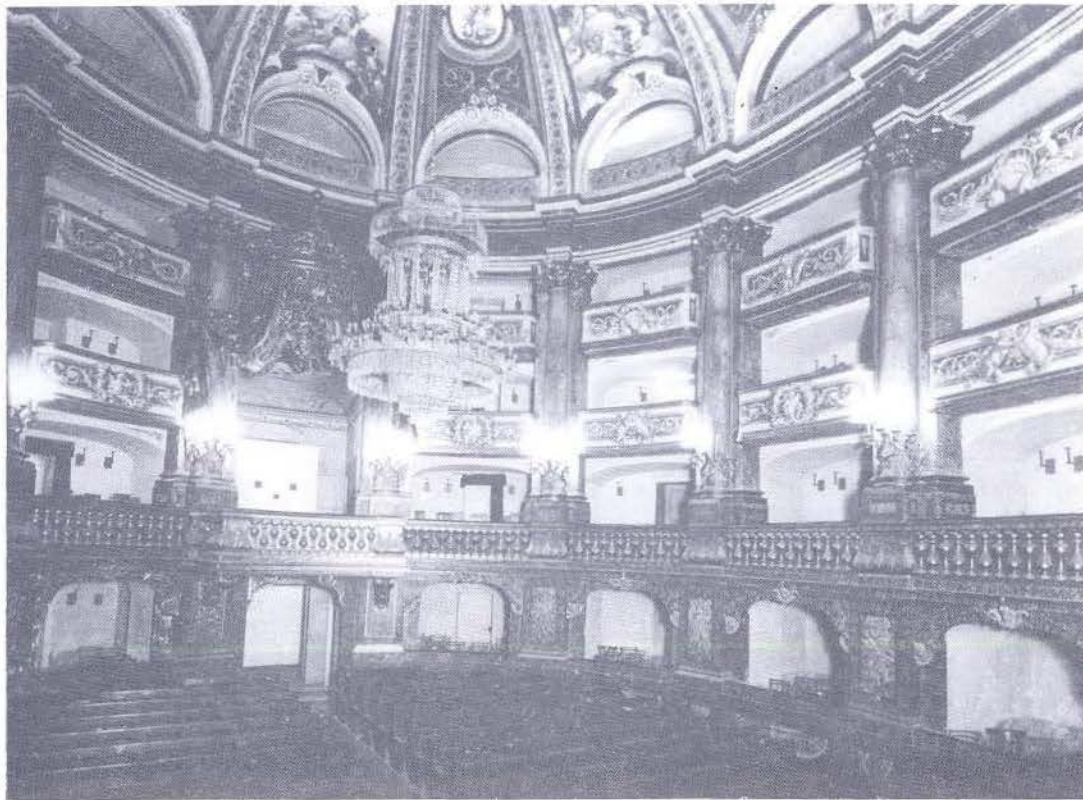
Caserta – La Reggia Vanvitelliana sede dell'Accademia Aeronautica negli anni Trenta. Veduta generale dall'alto.



*Caserta – La Reggia Vanvitelliana
sede dell'Accademia Aeronautica
negli anni Trenta.
Una immagine d'epoca.*



Caserta – Veduta attuale della Reggia di Caserta. L'attuale ingresso della Scuola Sottufficiali.



Caserta – La Reggia Vanvitelliana sede dell'Accademia Aeronautica negli anni Trenta. Il teatrino di Corte utilizzato quale aula Magna.

Cinquecento rinascimentale; in particolare la sua tipologia rammenta la grande tradizione dell'arte della fortificazione dove il prevalere della "firmitas" è stemperato dalle ragioni della "venustas", in un armonico rapporto tra esigenze della tecnica, della difesa e della bellezza architettonica. L'ipotesi che l'autore del disegno sia Michelangiolo ne rafforza l'immagine evocativa di una storicità che richiama particolari momenti dell'arte della città eterna.

Di ben più vasta fama è la Reggia di Caserta, opera di Luigi Vanvitelli, da ritenere uno degli edifici storici di maggiore prestigio utilizzati dalla Regia



Veduta attuale della Reggia di Caserta. Un cortile interno.



Veduta attuale della Reggia di Caserta. Un interno.

Aeronautica, con un rapporto che risale a circa mezzo secolo. Nel periodo tra le due guerre la parte del grandioso complesso rivolta ad occidente, venne adattata, per uso istruzioneale, allo scopo di ospitare i corsi dell'Accademia Aeronautica, in attesa che venisse completato l'edificio previsto per tale istituto sull'aeroporto di Capodichino. Constatato in seguito che quest'ultimo edificio non presentava

sufficienti requisiti per ospitare i corsi dell'Accademia, venne deciso di continuare ad avvalersi della Reggia vanvitelliana, in attesa di approntare una sede definitiva per il massimo istituto istruzionale aeronautico. Con gli eventi bellici dell'ultima guerra, l'Accademia Aeronautica si ritroverà a Forlì e, successivamente a Nisida, fino alla eccellente conclusiva sistemazione di Pozzuoli. Tuttavia la sede aeronautica di Caserta non verrà abbandonata e, conservando l'utilizzazione istruzionale, è stata nel dopoguerra riattivata quale Scuola Specialisti dell'Aeronautica Militare.

La Reggia di Caserta venne edificata, nel 1751, dall'architetto Luigi Vanvitelli, per volere di Carlo III di Borbone, tenendo presente quella francese di Versailles, ma mentre in quest'ultima reggia sono evidenti i problemi che dovettero affrontare gli architetti progettisti, causa la presenza di notevoli preesistenze, in quella di Caserta non ci furono questi problemi e si poté realizzare un complesso dotato di grande unità.

La Reggia di Caserta presenta una pianta composta da un rettangolo che comprende quattro cortili. Essa misura 247x184 metri ed è attraversata da un asse dominante, costituito da un grande portico centrale, che la collega idealmente alla strada che porta a Napoli, purtroppo attualmente interrotta dalla linea ferroviaria. Nella posizione di osservazione, dall'atrio ottagonale, si ha la possibilità di comprendere, in una visione unitaria, i quattro grandi cortili e i percorsi lungo gli assi principali, uno dei quali comprende il ricetto con il monumentale scalone, in una visione continua e dinamica, propria della concezione architettonica del Settecento.

Il linguaggio architettonico della Reggia di Caserta è la testimonianza di una fase di passaggio del barocco, che ripropone certe condizioni di compostezza tipiche del Classicismo. L'imponenza delle dimensioni richiese determinò grandi problemi compositivi che l'architetto abilmente risolse. La fronte dell'edificio, a ordine unico, su un basamento a rustico, composto da un pianterreno e sovrastante mezzanino, è scandita al piano superiore dalla ritmica duplice serie delle finestre, intervallate dal leggero aggetto di tre avancorpi, alle estremità e al centro.

Edifici storici, sedi di istituti aeronautici, con interessanti attributi architettonici, sono individuabili nell'area di giurisdizione della Prima Regione Aerea. In



Veduta attuale della Reggia di Caserta. Il fronte principale.



*Loreto – "Villa Bonci".
Prospetto principale.*

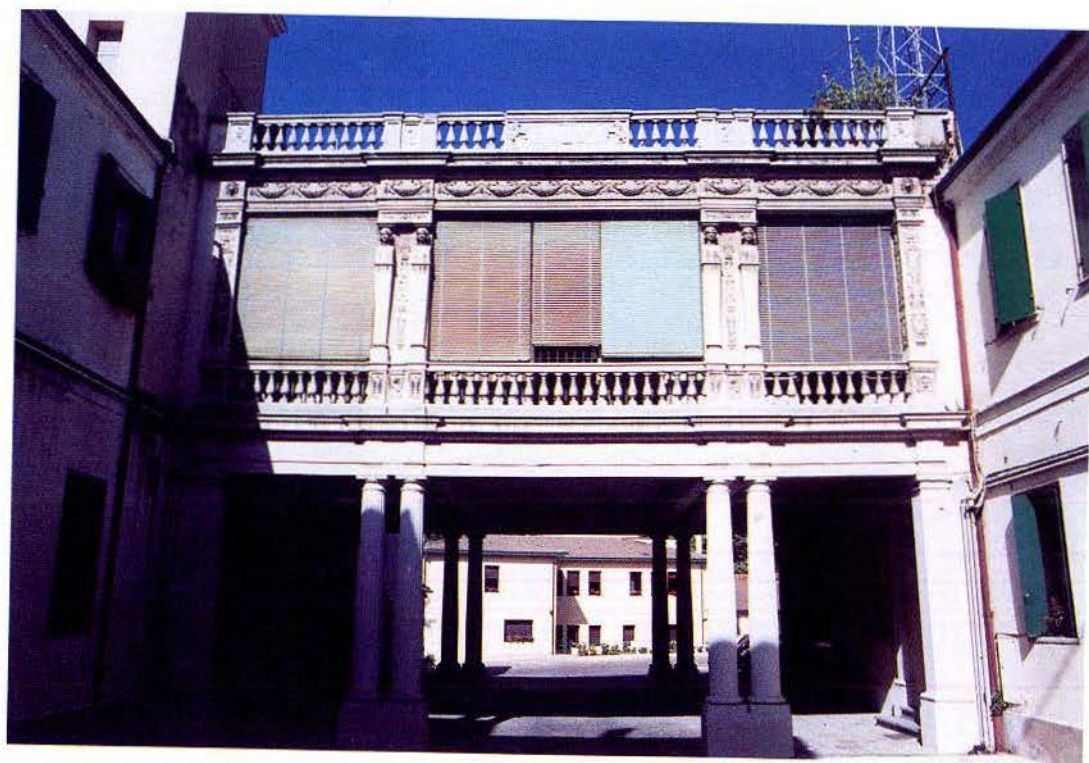


*Loreto – "Villa Bonci".
Il fronte posteriore.*



*Milano – Malpensa.
Cascina Radetzky: un angolo della corte.*

una ricerca elaborata dal suddetto ente territoriale ⁽²¹⁾, vengono citati edifici molto interessanti, che richiederebbero un adeguato approfondimento, tra i quali la villa Bonci a Loreto, una sapiente commistione di forme eclettiche, la Cascina Radetzky e il palazzo di via Umberto I a Padova. Con la Cascina Radetzky, rintracciabile sull'aeroporto della Malpensa, la cui denominazione allude alla frequenza in questo luogo di un protagonista delle vicende risorgimentali, l'estensore della nota afferma una cosa giusta in merito alle sensazioni che l'architettura trasmette; ma poi, citando Francesco Baracca (il quale sembra non amasse il luogo, che conobbe durante un breve soggiorno) esprime delle considerazioni piuttosto vaghe ed



*Padova – Palazzo De Zara.
Il corpo pensile centrale.*



*Padova – Palazzo De Zara.
Il fronte rivolto a prato della valle.*

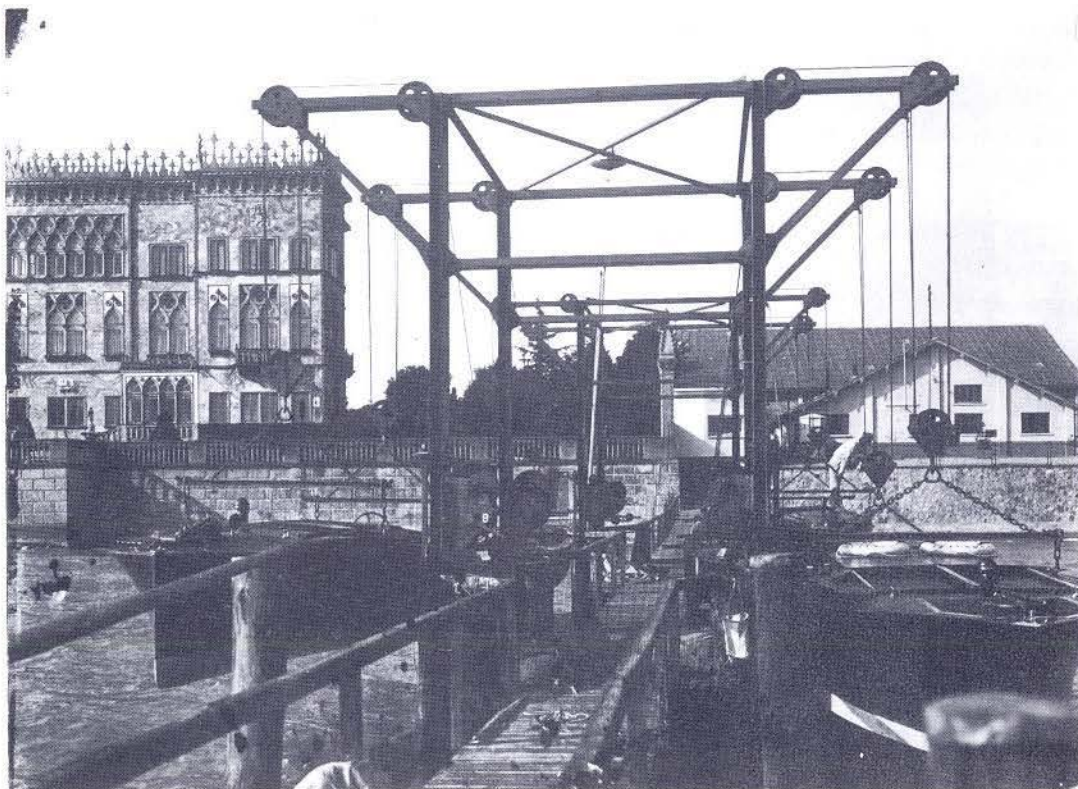
enigmatiche, comprese tra le motivazioni da ricercare “altrove” perché l’asso italiano dell’aviazione non amava la Cascina Radetzky e la curiosa asserzione circa l’adozione del “criterio della monumentalità che impedirebbe di svolgere un lavoro sistematico ed omnicomprensivo” (22). Tuttavia malgrado l’ermetismo critico e, soprattutto, per il concorso delle immagini della fabbrica, si deduce che la Cascina appartiene a quella ricchissima tipologia architettonica rurale, che è vanto della

cultura paesistica della penisola. Essa è importante poiché è legata a momenti aeronautici, che furono antecedenti alla istituzione della Forza Armata. La stessa fonte dalla quale abbiamo attinto l'indicazione ricorda che, nel 1909, tra le sue mura i fratelli Caproni costruiranno il primo hangar italiano e, l'anno successivo, da quel luogo volerà il CA-1, primo aereo italiano. La fabbrica insisteva su un quadrato di



*Padova – Palazzo De Zara.
Il cortile interno.*

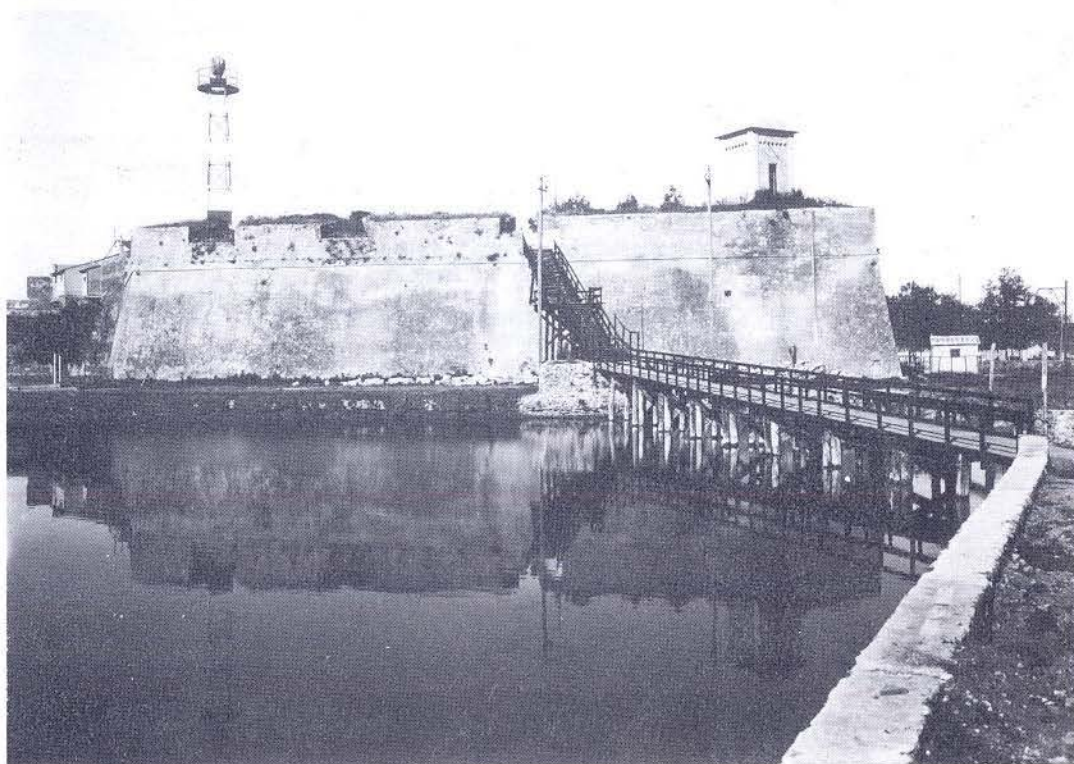
*Idroscalo di Desenzano.
Una eccezionale preesistenza storica.*



circa 100 metri e, sorvolando su altre divagazioni contenute nella nota critica, disponeva di un "terreno liscio e ben drenato (idoneo) per i primi esperimenti del volo" (23).

In un palazzo di via Umberto I, a Padova, ebbe sede, nel Ventennio, il Comando della 2ª Zona Aerea Territoriale. L'edificio è esaurientemente descritto nel citato documento della Prima Regione Aerea, a cui facciamo debito riferimento. L'edificio "è formato da un corpo (di fabbrica) di rappresentanza, risalente all'inizio del 400 – nucleo più antico – su via Umberto (con portico e accesso principale),

*Idroscalo di Orbetello.
La fortezza spagnola.*





Campobasso Castel Monforte.

con ali e cortile interposto ed aggiunte successive, protese verso il giardino retrostante. Il braccio che separa cortile e giardino pensile sostenuto da colonne binate è del periodo del manierismo e le aggiunte sul giardino ancora più tarde.

Il palazzo è un connubio tra casa veneziana del 300 e villa lombarda del 400. Della prima ha le finestre polifore, le ricche decorazioni interne ed un rivestimento della facciata a formelle geometriche (...); della seconda la struttura distributiva e la lavorazione degli elementi lapidei esterni di moda comacina. Il portico continuo, sulla via, è un elemento universale e caro al Palladio.



Termoli – Il castello.

Questo tesoro architettonico, che si trova a poca distanza dalla Piazza del Santo (...possiede al piano nobile interni molto belli tra cui degne di considerazione...) le decorazioni e gli stucchi, le opere di ebanisteria, i lampadari di cristallo e l'arredo di ottimo antiquariato. I soffitti di legno sono nella tradizione centroeuropea, peccato che i primi costruttori abbiano impiegato una pietra locale che non ha la durezza di quella di Istria" (24).

Mentre per i Comandi Territoriali di Milano e di Bari vennero approntati, negli anni Trenta, appropriati edifici, concepiti per le specifiche esigenze d'istituto, quello riguardante la 3^a Zona, con sede a Roma, dovette sistemarsi in una caserma del Regio Esercito. Il Comando regionale era stato previsto nell'area della cittadella ministeriale, poi il proposito decadde. Nondimeno la sistemazione presso la Cavour è stata, fino alle recenti vicende che ne hanno determinato il trasferimento a Centocelle, piuttosto decorosa, considerando che la caserma ospitante è inserita in un complesso a spina, dal vocazionale carattere militare, a cui si aggiunge un'attività specificamente aviatoria svolta un tempo tra le sue mura.

La caserma Cavour è l'espressione di un eclettismo storicistico recuperante tematiche linguistiche tra medioevo e rinascimento, molto diffuso alla fine dello scorso secolo nella progettazione edilizia del Genio Militare. Venne realizzata dalla Direzione del Genio Esercito, intorno al 1885, con la prescrizione di lasciare sgombro lo stradone che si doveva costruire lungo il Tevere. Infatti da un disegno planimetrico risalente al 1885, la Cavour è estesa fino quasi al fiume, e presenta elementi linguistici, nei prospetti, di intenzione neorinascimentale.

Concludiamo questa parte dedicata alla edilizia storica aeronautica con la citazione di particolari fabbriche che per evidenti qualità connotative richiamano l'istituto bellico terrestre. Per gli scopi più svariati, dal deposito al ricovero per teleposto, la Regia Aeronautica ha utilizzato il forte, una millenaria tipologia costruttiva che ovviamente non è il caso di approfondire esistendo sull'argomento una letteratura molto copiosa. Nell'area romana insistono su sedime aeronautico i forti di Acquasanta, Appio e Casilino, i quali rievocano concetti difensivi superati, tuttavia ancora attuali alla fine del secolo scorso. Nel nord Italia si ha il forte Settepani avente caratteri architettonici tardorinascimentali, tuttora adibito come teleposto. Medesima funzione hanno i castelli di Monforte e di Termoli, con il primo caratterizzato da una possente scarpa che ne determina una particolare figura, mentre il secondo richiama lontane vicende storiche normanne e sveve. In particolare il castello di Termoli è costituito dal sovrapporsi di due torri, di cui quella inferiore, a scarpa, ha conformazione tronco-piramidale ed è dotata, all'altezza dello spalto da quattro torrette circolari, mentre quella superiore rammenta il "donjon" o torre maestra, la cui tipologia venne introdotta dai normanni. Tale edificio costituisce anche uno degli episodi chiave dell'urbanistica dell'antico borgo medievale.

CONCLUSIONE

Abbiamo considerato, nelle diverse parti che compongono il presente studio, la complessa tematica figurativa concernente l'infrastruttura a terra della Regia Aeronautica. Complessità dovuta alla specifica varietà tipologica dell'edificio aeronautico, che annovera, quali esempi, talora una edilizia genericamente borghese, come i luoghi adibiti per il tempo libero, oppure quella della grande struttura per il ricovero degli aeromobili. Nella multiforme tipologia edilizia presente sull'aeroporto è sempre ravvisabile un dato unificante, una immagine globale distinguente uno spazio figurativo particolare. È una immagine che si forma lentamente nella sua individualità di "luogo" aeroportuale, secondo un processo di identificazione condotto con un'accurata regia, attenta alle esigenze della funzione e dell'armonia. Dall'individualismo che caratterizza la gestione aeroportuale dei primi anni della Regia, con fabbriche costruite secondo un estro, talvolta non privo di genialità, si passa progressivamente ad una uniformità di tipi che diventa prassi generale nel periodo di tempo antistante il secondo evento bellico mondiale. È un processo di trasformazione ed unificazione che segue, nel suo evolversi, quello dell'ordinamento del Demanio Aeronautico, le cui direttive centrali, agli inizi, sono piuttosto frammentarie, con gli enti territoriali che hanno generalmente ampie facoltà decisionali in merito a scelte tipologiche e linguistiche; in seguito, con la istituzione dell'Ufficio Centrale del Demanio, si ristabiliscono le parti ed è l'ente centrale ad imporre decisamente norme e prescrizioni. Le conseguenze si rilevano imponenti con trame aeroportuali dalla scena uniforme seppure sottilmente resa diversa in ogni caso dalla latitudine e dalle influenze locali accortamente filtrate.

Il linguaggio architettonico adottato nelle fabbriche della Regia Aeronautica si armonizza di pari passo con la situazione culturale del tempo; la dirigenza della forza armata responsabile delle scelte, segue la mutevolezza della cultura architettonica in uno stato intellettuale sempre accortamente critico, al punto che in una situazione politica estremamente delicata, preludente eventi bellici dolorosi, riuscirà a prendere le dovute distanze alla impennata reazionaria che ripropone archi e colonne, appoggiando un indirizzo espressivo sempre intonato ad una propria costante unità di principio, intesa quale avvertita sensibilità di una contenuta e sobria artisticità.

Nel presente studio abbiamo tracciato un quadro sommario di quelle lontane vicende edilizie degli anni tra le due guerre, di cui buona parte è ancora testimone sugli aeroporti dell'Aeronautica Militare. Malgrado le numerose citazioni di manufatti che si riscontrano in queste pagine, il patrimonio immobiliare della Regia, che appare dai documenti è vastissimo; specialmente nell'edilizia minore aeroportuale si intravede una ricchissima proliferazione di fabbriche, rientranti negli ambiti tecnico-operativo e logistico-amministrativo, assai mutevole nelle variazioni planimetriche e formali ma accomunata da una veste linguistica omogenea, proponibile in tutte le latitudini della penisola. Nel corso della trattazione si è mirato a fornire degli esempi tipici ma la vastità della materia richiede un debito approfondimento tematico, come quello riguardante l'aviorimessa che meriterebbe un'analisi completata anche dei metodi costruttivi e delle caratteristiche strutturali.

Ma è soprattutto l'aeroporto, esaminato sotto l'aspetto della configurazione urbanistica, che si ripropone per uno studio maggiormente approfondito. La conoscenza dei caratteri urbanistici aeroportuali, intesa nella individuazione di quegli elementi di assetto dello spazio, determinati da un particolare operare aviatorio, definirebbe un quadro storico appropriato per la comprensione di un aspetto dell'aeroplano poco conosciuto quale quello dell'ambiente a terra e delle relative problematiche di movimentazione e di manutenzione. Esiste ovviamente un rapporto tra ogni distinta specialità aerea, – caccia, bombardamento, trasporto, ecc., – e l'infrastruttura a terra realizzata per renderla operativa, che sarebbe opportuno precisare; gli elementi desunti possono essere utili per un raffronto evolutivo del fenomeno nel tempo, esteso a tutta l'armatura aeroportuale esistente nell'area di giurisdizione della Regia Aeronautica. Al proposito l'Ufficio Storico dello SMA dispone di un ingente materiale informativo sugli aeroporti del Ventennio, che attende soltanto di essere opportunamente studiato per lo scopo suindicato.

Mentre la problematica urbanistica di un sito aeroportuale è agevolmente ricostruibile in base ad una documentazione cartografica e ad un carteggio sufficiente, il singolo edificio presenta, per la sua individuazione, aspetti diversi (dagli spaccati planimetrici e trasversali alle relazioni sui materiali e sui metodi costruttivi) che richiedono la loro completa conoscenza per consentire una valutazione esauriente dell'evento architettonico. Infatti una delle difficoltà incontrate nell'esame delle fabbriche descritte nel presente studio, è stata la indisponibilità di una completa documentazione per un soddisfacente giudizio del dato architettonico. In modo particolare quanto sopra è riscontrabile negli episodi dove l'edificio non è più esistente e la sua memoria fotografica, dove è disponibile, è appena sufficiente per un giudizio sui caratteri linguistici e sulla qualità architettonica che esprime. È pur vero che una documentazione parziale presenta spesso gli elementi sufficienti per storicizzare l'evento e per consentirne una valutazione della qualità d'arte; infatti, molti ritrovati episodi della Regia Aeronautica, dalla documentazione architettonica frammentaria, sono risultati indispensabili per ordire l'intreccio storico narrato in queste pagine, il cui intento è di proporre un disegno, nelle linee essenziali, di una vicenda edilizia esemplare.

Occorre dunque almeno la documentazione dello stato di rilievo, con la descrizione della struttura e dei materiali componenti l'edificio, per individuare un quadro sufficientemente completo che renda l'idea dell'architettura un tempo esistita. Soltanto poche fabbriche come Palazzo Aeronautica o la Scuola di Applicazione di Firenze sono fornite di un corredo tecnico di documenti che ne illustrano la genesi e le caratteristiche tecniche principali; per le rimanenti si dispongono, in genere, di pochi riscontri informativi rintracciabili nei carteggi, qualora esistenti, o nella letteratura specifica, come quella fornita dalle riviste specializzate dell'epoca. Dell'imponente palazzo del Comando di Regione di Bari, sembra che sia andata perduta la documentazione relativa alla progettazione originaria mentre è disponibile, in una doppia versione, l'elaborato grafico riguardante la Centrale Elettrica del Centro Sperimentale di Guidonia, di cui sono rimasti pochi resti e nessuna fotografia che documenti lo stato di fatto esistente prima della distruzione. Degli splendidi edifici che le testimonianze fotografiche ricordano dell'aeroporto di Puntisella, non sono recuperabili, purtroppo, le relative documentazioni grafiche, generando in tal modo uno stato di incertezza perfino nell'attribuzione della destinazione d'uso di qualche fabbrica.

Ogni indagine a ritroso nel tempo, nell'ambito della storia dell'architettura, deve fare affidamento sulla certezza del dato riguardante l'evento; questo requisito è assicurato da una sicura documentazione che fornisca il maggior numero di elementi che lo consolidano e lo convalidano. Sul materiale ritrovato è possibile esprimere delle tesi, fornire giudizi, i quali possono essere contraddetti data

la loro opinabilità, la loro mutevolezza con i tempi o degli interessi di chi li riceve. Quello che deve essere immutabile, certo per tutti, in qualsivoglia condizione di tempo e di luogo, è il dato di riferimento, considerato nella sua esistenza fisica, oppure nella memoria affidata all'immagine o alla letteratura specifica. Ricostruire un quadro essenziale, della edilizia aeronautica tra le due guerre, ha posto il debito della ricerca del dato, da ritrovare sia nella sua tangibilità fisica di fabbrica ancora esistente, seppure celata dai successivi travisamenti, sia nella sua trascrizione grafica o letteraria. Con il sufficiente recupero di documenti, ampiamente rintracciati negli archivi dello Stato, dello Stato Maggiore Aeronautica e in quelli degli enti territoriali e locali della forza armata, si è cercato il conforto del riscontro mediante una paziente ricerca – che in alcune occasioni ha premiato – avente lo scopo di individuare gli artefici, gli ideatori, i revisori, i critici e i costruttori. Anche il travaglio di un progetto, dal momento decisionale alla sua realizzazione, con tutte le problematiche di contorno, è stata materia di vivo interesse e utilità; lo stesso dicasi per l'architettura interrotta, intesa come quella che non è stata mai realizzata, eppure rivelatrice di un orientamento culturale, spesso indice di una decisione giusta da prendere oppure una occasione da ritenere perduta. Qualche piacevole sorpresa è stata procurata dalla lettura dei giornali dell'epoca, nella specie "Le Vie dell'Aria", le cui note di cronaca, riguardanti l'attività edilizia aeronautica, ha permesso di conoscere fatti ignorati, come quello notevole di Terragni che progetta per l'Aeronautica e ne avverte sensibilmente le nuove istanze che tenta di mediare nella sua architettura. Tuttavia la ricerca storica non è mai conclusiva e definitiva; la scoperta di nuovi dati e il riconoscimento di nuovi valori in quelli già disponibili, dovuto spesso anche a mutate condizioni culturali, determina una revisione degli apparati storici già costruiti, con la riformulazione di altre tesi e di altri giudizi. È una constatazione che si può già rilevare dalle ultime vicende critiche di Palazzo Aeronautica.

È il caso di affermare che il presente studio è soltanto una prima traccia di un lavoro di ricerca ancora da approfondire. L'obiettivo che ci ha guidati nella stesura del lavoro è stato il tentativo di inquadrare storicamente una vicenda che si propone, al di là dei suoi principali motivi di fascino, anche come primo strumento conoscitivo per chi attende alla conservazione e alla tutela di quanto è rimasto della edilizia della Regia Aeronautica. Se intendiamo salvaguardare l'identità dell'architettura dalle superfetazioni o dagli stravolgimenti causati dalle ristrutturazioni o da un'attività manutentiva spesso affrettata, sovente decisa da chi non ha sufficienti informazioni storiche per agire in modo corretto, bisogna incentivare altre ricerche che approfondiscano quella edilizia storica che non ha trovato ampio risalto in queste pagine. La conoscenza storica dell'architettura aeronautica, che presuppone ovviamente l'accertamento ricognitivo del cosiddetto "bene culturale" è la premessa indispensabile per una corretta e appropriata azione di conservazione e tutela del patrimonio storico della Regia Aeronautica.

La quasi totalità dell'edilizia di rappresentanza dell'Aeronautica Militare, dalla Scuola di Guerra Aerea di Firenze a Palazzo Aeronautica, è stata realizzata nel periodo tra le due guerre; a parte la sua conoscenza storico-artistica di cui il presente studio ne ha tentato un approccio nelle linee generali, è dunque necessario che per ogni singola fabbrica si approfondisca una ricerca conoscitiva tendente ad individuare i caratteri originari mediante un'appropriata indagine filologica. Mentre per l'edilizia monumentale la disponibilità di materiale documentario risalente alla nascita dell'edificio agevola tale esigenza, per la rimanente esso è quasi completamente assente ed occorre ricostruirlo.

Una esauriente conoscenza della fabbrica storica non si può limitare al percorso dei suoi spazi, la cui esperienza può sciogliere il nodo di una emozione, far comprendere uno spazio figurativo, ma non consente di intendere la completa

identità di un monumento la cui comprensione è indispensabile per la sua conservazione e tutela. È necessario, pertanto, che ogni edificio storico disponga di una completa documentazione dello stato di fatto, comprendente precisi rilievi illustranti piante, sezioni trasversali, relazioni descrittive sui materiali e sulle tecniche costruttive. Molte importanti fabbriche della Regia Aeronautica non dispongono di un accurato rilievo grafico, completo in ogni sua parte dalle sezioni, dai prospetti e dai dettagli ornamentali. Non occorre dilungarsi al proposito, ma sembra evidente che un'accurata sezione trasversale rende noto con immediatezza il sistema costruttivo che informa un edificio. Nondimeno è il caso di sottolineare che un accertamento di rilievo grafico, condotto secondo le prescrizioni del Restauro, non soltanto come semplice trascrizione di dati ma quale consapevole lettura critica, richiede tempo e costi notevoli. In una indagine di larga massima si può ipotizzare, per il Palazzo dell'Idroscalo di Taranto, la necessità di eseguire fino a 5.000 misurazioni. Infatti il carattere linguistico dell'edificio, appartenente all'area eclettico-storicistica, presenta una tematica ornamentale molto minuta preziosa, che va opportunamente rilevata e documentata.

È noto che non è possibile compiere anche la più semplice attività manutentiva su una fabbrica edilizia se non si hanno chiare certe caratteristiche strutturali, distributive e linguistiche. Spesso non è sufficiente il riconoscimento dell'area espressiva in cui si colloca l'edificio, che presuppone peraltro appropriate conoscenze storiche di architettura. Occorre anche individuare le tecniche di lavorazione dell'epoca, i cui effetti hanno la loro parte nel conferire un'impronta particolare ad un tessuto di rivestimento, ad un particolare, ad una tecnica costruttiva. L'esempio più vistoso è offerto da molti edifici razionalisti, le cui caratteristiche di finitura richiedono una continua attività manutentiva spesso eseguita con materiali inappropriati come i rivestimenti plastici, che applicati sulle fabbriche storiche ne snaturano la veste originaria.

Salvaguardare il carattere stilistico di un edificio è una forma di rispetto nei confronti della nostra memoria storica. Al di là di ogni questione di gusto, di rifiuto critico nei confronti di uno stile, ogni forma di linguaggio architettonico va preservata e rispettata perché è la testimonianza esistente di un modo di fare e di pensare di un momento della cultura. Eppure non si può ignorare la stratificazione storica che quotidianamente appare ai nostri occhi nelle città italiane. Edifici che rivelano commistioni di linguaggi, spesso sapientemente accostati, dimostrano una realtà d'arte che le attuali teorie del restauro giustificano; al contempo si condannano le rimozioni di elementi che si propongono di privilegiare una determinata testimonianza storica a detrimento di un'altra. In un recente passato è accaduto che l'intenzione di ripristinare l'apparato architettonico nascosto sotto un successivo rivestimento, ha comportato la distruzione di qualche interessante documento d'arte. Tuttavia quanto affermato potrebbe sembrare in contrasto con il proposito di preservare la fabbrica razionalista dagli interventi contemporanei. Ma è bene dire che le violazioni alle fabbriche razionaliste sono portate non da effettive espressioni architettoniche ma da costumanze edilizie di modesto livello. Spesso è una finitura inappropriata, un infisso realizzato con materiali diversi, oppure una superfetazione a snaturare la fabbrica storica, per cui il risultato è un documento edilizio anonimo e non un bene culturale dotato di una stratificazione di apporti culturali diversi.

La storia che abbiamo tracciato ha come protagonisti l'edificio aeronautico, nella sua espressività di spazio figurativo, e coloro che ne consentirono la nascita, sia perché la decisero, la idearono, l'attuarono. In molti casi è stato citato l'autore del progetto e come intendeva fare architettura; ma si è accennato anche al ruolo della committenza e al contorno culturale che poteva promuovere o condannare un autore o un indirizzo. Aggiungasi che la Storia è fatta da uomini viventi nel

loro momento epocale, con le passioni, le debolezze, le capacità, gli entusiasmi, che sommuovono e influenzano intenti e decisioni; quali siano i risultati essi sono puntualmente verificabili nella sostanza dell'architettura, la quale, testimonianza perenne di quell'agitare di coscienze, rimane protagonista assoluta, con il carico di memorie del proprio tempo. La Regia Aeronautica seppe costruire un proprio modello architettonico nello spirito della sua specifica missione alata. Scriverà Giuseppe Terragni, forse il più grande architetto italiano di questo secolo, che "la macchina volante ha sconcertato l'architettura, l'ha superata nelle sue linee pigre e vecchie, l'ha beffeggiata nella sua atellanica finzione, le ha imposto una moralità nuova di zecca". Questo particolare sentimento d'epoca, che legava l'aviazione e l'architettura negli anni tra le due guerre, va ricercato nella quotidiana esperienza degli edifici e degli spazi aeroportuali ancora fortunatamente esistenti della Regia Aeronautica.

Note

INTRODUZIONE

- 1 – B. ZEVI, *Spazi dell'architettura moderna*, Torino, 1973, pp. 324-325.
- 2 – C. DE SETA, *L'architettura del Novecento*, Torino, 1981, pag. 225.
- 3 – G. C. ARGAN, Pier Luigi Nervi, in "Progetto e destino", Milano, 1977, pag. 254.
- 4 – Tra i contributi storiografici dei primi anni Sessanta, sulla storia delle vicende architettoniche italiane del Ventesimo secolo, si segnalano le opere di B. Zevi e C. Maltese, debitamente inserite nella bibliografia.
- 5 – G. K. KOENIG, Tre postille nella Scuola di Guerra Aerea, in AA.VV., *Architettura della Scuola di Applicazione Aeronautica di Firenze di Raffaello Fagnoni*, Catalogo, Firenze, 1988.
- 6 – Ibidem, pag. 17.
- 7 – G. PAGANO, *Architettura e città durante il Fascismo*, Bari, 1990, pp. 9-14.
- 8 – N.d.R., Ventimila persone visitano la Mostra dei progetti, in "La Nazione", del 10 marzo 1933.
- 9 – LE CORBUSIER, *Verso una architettura*, Milano, 1973, pag. 16.
- 10 – C. MALTESE, *Storia dell'arte italiana 1785-1943*, 1960, pp. 399-400.
- 11 – C. DE SETA, La cultura architettonica in Italia tra le due guerre, Bari, 1972, pp. 205-210.
- 12 – R. PANE, *Architettura e letteratura*, in "Città antiche Edilizia nuova", Napoli, 1959.
- 13 – Ibidem, pag. 47.
- 14 – Ibidem.
- 15 – Ibidem, pag. 48.
- 16 – Ibidem, pp. 48-49.
- 17 – N.d.R., Architettura e costruzioni aeronautiche nel decennio, in "Le Vie dell'Aria" n. 43 (1932), pag. 3.
- 18 – Ibidem.
- 19 – I dati sono stati ricavati dall'articolo di M. CARAMITTI, Nuove costruzioni civili dell'Aeronautica, in "Le Vie dell'Aria", n. 44 (1933), pag. 5.
- 20 – Cfr.: Decreto Commissariale del 22 giugno 1923.
- 21 – Le Sezioni delle Costruzioni Aeronautiche erano ubicate a Milano, Napoli, Padova, Roma, Taranto e Torino.
- 22 – Cfr.: R.D.L. del 30 agosto 1925, n. 1513.
- 23 – Cfr.: D.M. del 25 febbraio 1929 - suppl. n. 1 al G.U. dell'11 marzo 1929.
- 24 – Cfr.: Legge 6 gennaio 1931, n. 98.
- 25 – Cfr.: R.D. del 21 maggio 1931, n. 873.
- 26 – F. VADALÀ, *Tecnici in uniforme azzurra*, Roma, 1990, pp. 24-29.
- 27 – Relazione dattiloscritta della Direzione Generale del Demanio sul progresso ed affermazione delle costruzioni demaniali nel periodo 1923-1943, pag. 22.

LA CULTURA ARCHITETTONICA DURANTE IL FASCISMO E I RIFLESSI NELLA REGIA AERONAUTICA

CAPITOLO 1° – I TEMI DEL LINGUAGGIO ARCHITETTONICO

- 1 – B. REGNI, Edilizia pubblica a Roma: il Ministero dell'Aeronautica, in "Edilizia Militare", n. 2 (1981), pp. 29-31.
- 2 – Ibidem, pag. 30.*
- 3 – P. M. BARDI, Busta da Roma: Da Balbo, in "L'Ambrosiano", 18 dicembre 1931, nota tratta da F. TENTORI, P. M. Bardi, Milano, 1990, pag. 263.
- 4 – B. REGNI, op. cit., pp. 30-31.
- 5 – Provocato dalle tendenze romantiche, che auspicavano la rivalutazione del mondo medievale, il Gothic revival o neogotico, fu il punto d'incontro delle più svariate esigenze, dal rifiuto dei canoni accademici al recupero delle rispettive eredità nazionali, dall'opposizione alla meccanicità della produzione industriale alla valorizzazione delle tradizioni artigianali. Si sviluppò prevalentemente verso la metà del secolo scorso, specialmente in Inghilterra, Germania e Francia, per merito di straordinarie personalità come J. Ruskin, E. Viollet Le Duc e A. W. N. Pugin. Quest'ultimo si distinse per un'analisi critica del Gotico che preannuncia il Funzionalismo.
- 6 – Nell'ambito della tendenza neogotica, Viollet Le Duc si distinse per lo studio scientifico del Gotico, che gli consentì una intensa attività di restauro, spesso con risultati non molto rispettosi della verità storica.
- 7 – Hendrik Petrus Berlage fu il principale esponente della tendenza neoromanica, il cui capolavoro è la Borsa di Amsterdam (1898). Il materiale storico, in questo edificio, è liberamente impiegato, in modo da allontanare ogni sospetto o attribuzione eclettica convenzionale.
- 8 – Louis Henry Sullivan è il principale esponente della "Scuola di Chicago", il movimento di architettura che preannunciava, da parte americana, le nuove tendenze che si andavano elaborando alla fine del secolo scorso. Malgrado il suo rifiuto per le formule accademiche e classiciste, ebbe una certa predilezione per il decorativismo di cui fornirà esempi elegantissimi. Ebbe alle dipendenze nel proprio studio F. L. Wright che lo ricorda con commozione come "Lieber Meister".
- 9 – R. DE FUSCO, Storia dell'architettura contemporanea, Bari, 1974, pp. 85-86.
- 10 – Ibidem, pag. 86.
- 11 – Gli architetti Sommaruga, D'Aronco e Basile, furono i protagonisti del Liberty, la versione italiana dell'Art Nouveau. Del primo è da ricordare l'attività svolta prevalentemente a Milano, con un'architettura ricca di decorazione plastica e scultorea. D'Aronco, direttamente influenzato dalla Secessione viennese, indulgerà in composizioni spaziali più complesse e originali. Basile, invece, tenta di coniugare gli elementi della nuova tendenza con la tradizione siciliana. Una delle sue principali opere è il fronte posteriore del Parlamento, dal disegno eclettico piuttosto debole e artificioso.
- 12 – F. T. MARINETTI, Manifesto del Futurismo, in "Le Figaro", 1909, nota tratta da Futurismo Architettura, in "Controspazio", n. 4-5 (1971), pag. 10.
- 13 – N.d.R., Marinetti esalta la gesta atlantica, in "Le Vie dell'Aria", n. 4 (1931), pag. 5.
- 14 – C. CARRÀ, La pittura dei suoni, rumori, odori, 1913, in "Lacerba", 1 settembre 1913, nota tratta da Futurismo Architettura, in "Controspazio" n. 4-5 (1971), pag. 15.
- 15 – A. SANT'ELIA, Manifesto dall'architettura futurista, 1914, nota tratta da Futurismo e Architettura, in "Controspazio", n. 4-5 (1971), pag. 19.
- 16 – Ibidem.
- 17 – Ibidem, pag. 20.
- 18 – V. MARCHI, Il cerchio azzurro, in "Italia nuova, Architettura nuova", Foligno, 1931, nota tratta da E. Godoli, Il Futurismo, Bari, 1983, pag. 135.
- 19 – N. NORMAN, L'aeroporto terminale di Londra, in "Rivista Aeronautica", n. 5 (1934), pp. 394-399.
- 20 – AA. VV., Manifesto Futurista dell'Architettura Aerea, in "Sant'Elia", n. 3 (1934).
- 21 – C. DE SETA, La cultura architettonica in Italia tra le due guerre, Bari, 1972, pag. 111.

- 22 – Ibidem, pag. 114.
- 23 – L. PATETTA, Neofuturismo, novecento e razionalismo, in "Controspazio", n. 4-5 (1971), pag. 88.
- 24 – V. CARDARELLI, Prologo in tre parti, in "La Ronda", n. 1 (1919), pag. 1.
- 25 – G. MUZIO, Alcuni architetti d'oggi in Lombardia, in "Dedalo", fasc. XV, agosto 1931, nota tratta da AA.VV., Giovanni Muzio opere e scritti, Milano, 1987, pag. 254.
- 26 – Ibidem.
- 27 – Ibidem, pp. 254-255.
- 28 – Ibidem, pag. 255.
- 29 – Ibidem, pp. 256-257.
- 30 – LE CORBUSIER, Verso un'architettura, Milano, 1973, pag. 16.
- 31 – A. LOOS, L'ornamento e delitto, in "Parole nel vuoto", Milano, 1972.
- 32 – GRUPPO "7", Architettura, in "Rassegna Italiana", dicembre 1926.
- 33 – Ibidem.
- 34 – Ibidem.
- 35 – G. PAGANO, Mussolini salva l'architettura italiana, in "Casabella", n. 78 (1934).

CAPITOLO 2° – L'ECCLETTISMO STORICISTICO

- 1 – F. VADALÀ, L'Accademia Aeronautica di Capodichino, Roma, 1987.
- 2 – Ibidem, pag. 15.
- 3 – F. BORSI, La città della Difesa, in AA.VV., I Palazzi della Difesa, Roma, 1985, pag. 29.
- 4 – F. VADALÀ, op. cit., pp. 39-40.
- 5 – C. SEVERATI, Cronaca di Santa Maria Novella in margine al concorso per il fabbricato viaggiatori della Stazione di Firenze, in "L'architettura cronache e storia", n. 211 (1973), pag. 59.
- 6 – Ibidem.
- 7 – F. VADALÀ, op. cit., pp. 29-31.
- 8 – G. BILANCIONI, Brasini: il racconto di un antico, in "Eupalino" n. 2 (1984), pag. 41.
- 9 – A. CEDERNA, Mussolini urbanista, Bari, 1980, pag. 82.
- 10 – L'architetto Armando Brasini venne incaricato, nel 1925, di progettare il Padiglione Italiano all'Esposizione di Arti Decorative a Parigi e, in tale circostanza venne insignito della Legion d'Onore.
- 11 – Al concorso internazionale per il Palazzo dei Soviet, del 1931, parteciparono centinaia di architetti tra cui Le Corbusier, Gropius, Mendelsohn e il nostro Brasini. La giuria assegnò il premio a B.M. Iofan.
- 12 – G. P. CONSOLI, Armando Brasini: la passione del troppo grande, in "Eupalino", n. 2 (1984), pag. 43.
- 13 – B. REGNI, Edilizia pubblica a Roma: Il Ministero dell'Aeronautica, in "Edilizia Militare", n. 2 (1981), pag. 30.
- 14 – Cfr.: Manifesto del Futurismo, pubblicato su "Le Figaro", il 20 Febbraio 1909.
- 15 – L'architetto Giulio Romano (nato a Roma nel 1499 e morto a Mantova nel 1546), è ritenuto uno dei maggiori protagonisti del Cinquecento italiano. Attivo prevalentemente a Mantova, ha il merito di apportare al formulario classicista una libertà inventiva personalissima. La sua opera principale è il Palazzo del Te a Mantova.
- 16 – L'architetto Sebastiano Serlio è uno dei grandi trattatisti del Rinascimento. Nasce a Bologna nel 1475 e muore a Fontainebleau nel 1554. Con la ricerca serliana si esprime a fondo la sperimentazione manieristica, tesa a reinventare una nuova immagine del repertorio classico con la introduzione di licenze naturalistiche o fantastiche come la grottesca. È ritenuto l'inventore della "serliana" tipica finestra composta da un vano centrale archivoltato, affiancato da due vani architravati.

- 17 – Il Comitato Tecnico d'Aeronautica, previsto con il primo ordinamento della Regia Aeronautica, nel 1925, era un organo consultivo, alle dipendenze del Ministro per i pareri di competenza sui progetti riguardanti l'adozione e la trasformazione dei materiali, i criteri organizzativi in merito agli impianti e dei servizi a terra, nonché su tutte le altre questioni tecniche di ordine vario. [Cfr.: E. GARGIULO, Gli ordinamenti aeronautici italiani dalla prima guerra mondiale ai nostri giorni, in "Rivista Aeronautica", n. 6 (1967)].
- 18 – G. CIUCCI, Gli architetti e il Fascismo, Torino, 1989, pag. 81.
- 19 – G. ZUCCA, Le nuove arnie ronzanti, in "Capitolium", n. 2 (1926), pag. 99.
- 20 – I Sangallo costituirono una celebre famiglia di architetti rinascimentali, che si distinse, soprattutto, per l'abilità e la spregiudicatezza professionale non comune che valse loro la denominazione, da parte del Vasari, di setta sangallesca. Il loro linguaggio architettonico, piuttosto uniforme, è quello che maggiormente si presta, con l'Eclettismo, ad una utilizzazione imitativa.
- 21 – Archivolto: dal latino "arcus volutus", arco volto in giro, esso pone in risalto il profilo dell'arco.
- 22 – Piattabanda: elemento strutturale edilizio dalla concezione statica simile all'arco. Infatti, nella piattabanda, l'apparato dei conci è disposto, come nell'arco, lungo un piano di intradosso retto.

CAPITOLO 3° – IL NOVECENTO ARCHITETTONICO

- 1 – G. MOROLLI, L'area urbana e il Palazzo dell'Aeronautica, in AA.VV., Il Palazzo dell'Aeronautica, Roma, 1989.
- 2 – G. MOROLLI, I cantieri, in AA.VV., Brunelleschiani, Roma, 1979.
- 3 – G. MOROLLI, Il Ministero dell'Aeronautica, in AA.VV., I Palazzi della Difesa, Roma, 1985.
- 4 – B. CROCE, Cultura e vita morale, Bari, 1926, pag. 41.
- 5 – M. RANISI, Il Palazzo dell'Aeronautica ha mezzo secolo, in "Rivista Aeronautica", n. 4 (1981).
- 6 – M. NUNZIATA, L'attività edilizia dal 1915 al 1960, in AA.VV., Napoli dopo un secolo, Napoli, 1961, pp. 306-307.
- 7 – G. VACCARO, Edificio per le Poste e Telegrafi di Napoli, in "L'architettura", f. VIII (1936) pag. 355.
- 8 – La Commissione per l'Ornato svolgeva, negli anni tra le due guerre, funzioni simili a quelle dell'attuale Commissione Edilizia.
- 9 – S. CESARONI, Giovanni Muzio, architettura civile e classicità, in AA.VV., La costruzione dell'utopia, Roma, 1988, pag. 104.
- 10 – AA.VV., Giovanni Muzio opere e scritti, Milano, 1987, pag. 33.
- 11 – Ibidem.
- 12 – S. CESARONI, op. cit., pag. 104.
- 13 – G. ZUCCA, Le nuove arnie ronzanti, in "Capitolium", n. 2 (1926), pp. 91-101.
- 14 – Ibidem, pp. 89-101.
C. VALLE, Concorso per i progetti di quattro edifici scolastici a Roma, in "Architettura e Arti Decorative", fasc. IX (1926), pp. 413-418.
- 15 – Karl Friedrich Schinkel è ritenuto il maggiore architetto tedesco del secolo decimonono. Ad un inizio di sapore romantico, con predilezione per le forme gotiche, l'interesse è successivamente volto all'architettura greca. Tuttavia la rivisitazione schinkeliana, nel mondo della classicità, si allontana dai consueti schemi neoclassici, per la interpretazione spaziale inconsueta.
- 16 – C. DE SETA, La cultura architettonica in Italia tra le due guerre, Bari, 1972, pag. 127.
- 17 – Molta architettura borrominiana, tra cui S. Ivo alla Sapienza e San Carlino alle Quattro fontane, presenta motivi parietali concavo-convesso, variamente articolati.
- 18 – Dall'idroscalo di Orbetello partirono le due trasvolate atlantiche guidate da Italo Balbo. La prima Crociera diretta in Brasile, composta da 14 idrovolanti S55A, decollò il 17 dicembre 1930, concludendosi a Rio de Janeiro. La seconda Crociera, avente lo scopo di celebrare degnamente il Decennale della Regia Aeronautica, partì, con una formazione composta da 24 idrovolanti S55X, da Orbetello, il 1° luglio 1933 e raggiunse New York il giorno 19 dello stesso mese.

- 19 – L. PATETTA, Neofuturismo, novecento e razionalismo, in *Controspazio*, n. 4-5 (1971), pag. 88.
- 20 – C. SEVERATI, Cronaca di Santa Maria Novella in margine al concorso per il fabbricato viaggiatori della Stazione di Firenze, in *"L'architettura cronache e storia"*, n. 211 (1973), pag. 59.
- 21 – B. REGNI, Edilizia pubblica a Roma: il Ministero dell'Aeronautica, in *"Edilizia Militare"*, n. 2 (1981), pag. 30.
- 22 – M. RANISI, op. cit., pag. 41.
- 23 – Nel 1928, presso il Palazzo delle Esposizioni, si ebbe la Prima Mostra del Movimento Italiano per l'Architettura Razionale, che richiamò un fervido interesse della critica e del pubblico.
- 24 – Il Palazzo della Chimica era adibito a sede della Divisione Chimica-Tecnologica, la cui competenza riguardava il problema dei materiali impiegati in campo aeronautico. Nel dopoguerra l'edificio è stato sede del Comando Generale delle Scuole dell'A.M.
- 25 – La Vasca Idrodinamica del Centro Sperimentale di Guidonia, lunga 436,70 metri, era chiusa alle testate da due corpi di fabbrica destinati ad uffici e sala macchine con le apparecchiature di controllo per le prove.
- 26 – M. CARAMITTI, Il centro Aeronautico di Roma, in *"Le Vie dell'Aria"*, n. 21 (1932), pag. 15.
- 27 – Ibidem.
- 28 – Ibidem.
- 29 – N.d.R., Scuola di Guerra Aerea, in *"Architettura"*, fasc. XII (1935), pag. 657.
- 30 – G. MOROLLI, L'area urbana e il Palazzo dell'Aeronautica, in AA.VV., *Il Palazzo dell'Aeronautica*, Roma, 1989, pag. 124.
- 31 – Il bando di concorso per il Palazzo del Littorio, chiedeva l'elaborazione di un complesso architettonico che doveva contenere svariati ambienti, dal Palazzo della Rivoluzione, ai locali per il Duce e per l'alta dirigenza del partito fascista ed, infine, la parte riservata alle attività amministrative.
- 32 – G. PAGANO, op. cit., pag. 47.

CAPITOLO 4° – L'ARCHITETTURA DEL RAZIONALISMO

- 1 – A. SARTORIS, *Encyclopédie de l'Architecture nouvelle: ordre et climat américains*, Milano, 1954, pag. 301.
- 2 – N.d.R., *"Le Vie dell'Aria"*, n. 12 (1932), pag. 5.
- 3 – N.d.R., *Architettura razionale e Aviazione*, in *"Le Vie dell'Aria"*, n. 33 (1931), pag. 3.
- 4 – Ibidem.
- 5 – Ibidem.
- 6 – N.d.R., A proposito dell'Aeroporto di Bologna, in *"Le Vie dell'Aria"*, n. 12 (1932), pag. 5.
- 7 – Il Rapporto sull'Architettura, di Pier Maria Bardi, venne consegnato a Mussolini in occasione della mostra del Movimento Italiano di Architettura Razionale tenutasi nella Galleria d'Arte di Roma il 20 marzo 1931.
- 8 – F. TENTORI, P.M. Bardi, Milano, 1990, pag. 262.
- 9 – Ibidem, pag. 263.
- 10 – Ibidem, pp. 267-68.
- 11 – Ibidem.
- 12 – N.d.R., *Architettura razionale e Aviazione*, in *"Le Vie dell'Aria"*, n. 33 (1931), pag. 3.
- 13 – L. FIGINI, Presentazione del Novocomum, in *"Realizzazioni del Gruppo 7"*, in *"Natura"*, gennaio 1930.
- 14 – AA.VV., Omaggio a Terragni, in *"L'Architettura cronache e storia"*, n. 153 (1968), pag. 176.
- 15 – N.d.R., *Architettura razionale e Aviazione*, in *"Le Vie dell'Aria"*, n. 33 (1931), pag. 3.

- 16 – AA.VV., Omaggio a Terragni, in "L'Architettura cronache e storia", n. 153 (1968), pag. 176.
- 17 – B. ZEVI, Storia dell'Architettura Moderna, Torino, 1961, pp. 242-243.
- 18 – Ibidem, pp. 243-245.
- 19 – Ibidem, pag. 245.
- 20 – C. DE SETA, La cultura architettonica in Italia tra le due guerre, Bari, 1972, pp. 205-206.
- 21 – Ibidem, pp. 208-209.
- 22 – N.d.R., A proposito dell'Aeroporto di Bologna, in "Le Vie dell'Aria", n. 12 (1932), pag. 5.
- 23 – B. ZEVI, Il linguaggio moderno dell'architettura, Torino, 1973, pag. 16.
- 24 – R. GIOLLI, L'architettura razionale, Bari, 1972, pag. 223.
- 25 – N.d.R., Le grandi costruzioni a Montecelio, in "Le Vie dell'Aria", n. 43 (1932), pag. 4.
- 26 – N.d.R., Stile di una Mostra, in "Casabella", n. 80 (1934).
- 27 – Ibidem.
- 28 – G. LOURIER, L'apporto del genio e dell'ardimento italiano al progresso dell'Aeronautica, in "Le Vie dell'Aria", n. 25 (1934), pag. 3.
- 29 – Ibidem.
- 30 – N.d.R., Stile di una Mostra, in "Casabella", n. 80 (1934).
- 31 – G. LOURIER, op. cit., pag. 3.
- 32 – N.d.R., Stile di una Mostra, in "Casabella", n. 80 (1934).
- 33 – La cartolina è riprodotta in "Edoardo Persico 1900-1936", a cura di M. Di Puolo, Catalogo della Mostra omonima ospitata dalla Galleria AAM, Roma 1978.
- 34 – B. REGNI, Edilizia pubblica a Roma: il Ministero dell'Aeronautica, in "Edilizia Militare", n. 2 (1981), pag. 30.
- 35 – P. M. BARDI, Aviazione e Architettura, in "Le Vie dell'Aria", n. 18 (1933), pag. 3.
- 36 – AA.VV., Rassegna sugli immobili storico-artistici della 1ª Regione Aerea, Milano, 1990.
- 37 – G. C. ARGAN, Progetto e destino, Milano, 1977, pag. 251.
- 38 – Ibidem, pag. 246.

L'URBANISTICA E L'ARCHITETTURA DELLA REGIA AERONAUTICA

CAPITOLO 1° – CULTURA URBANISTICA E DISEGNO AEROPORTUALE

- 1 – Relazione dattiloscritta della Direzione Generale del Demanio sul progresso ed affermazione delle costruzioni demaniali nel periodo 1923-1943, pp. 33-36.

CAPITOLO 2° – L'EDILIZIA AEROPORTUALE

- 1 – B. ZEVI, Architettura in nuce, Venezia-Roma, 1960, pp. 153-155.
- 2 – Ibidem, pag. 157.
- 3 – G. C. ARGAN, Progetto e destino, Milano, 1977, pp. 244-245.
- 4 – B. ZEVI, op. cit., pag. 153.
- 5 – G. PESCE, Archeologia Aeronautica, Città di Castello, 1988, pag. 219.
- 6 – E. GODOLI, Il Futurismo, Bari, 1983, pag. 162.

- 7 – G. FIORINI, Progetto di un aeroporto civile, in E. GODOLI, op. cit., pag. 162.
- 8 – E. GODOLI, op. cit., pp. 162-163.
- 9 – P. L. NERVI, Problemi dell'architetto, in "Casabella", VI (1933), n. 5, pag. 34.
- 10 – P. L. NERVI, Costruire correttamente, Milano, 1965, pag. 37.
- 11 – F. MARIANO, I progetti di strutture aeroportuali di Pier Luigi Nervi, in "Rivista Aeronautica", n. 5 (1984), pag. 93.
- 12 – F. MARIANO, I progetti di strutture aeroportuali di Pier Luigi Nervi, in "Rivista Aeronautica", n. 6 (1984), pag. 80.
- 13 – Ibidem, pag. 83.
- 14 – La fabbrica edilizia tradizionale, a corpo triplo, è distinta da una disposizione statica che prevede tre murature portanti, di cui due esterne ed una interna. Sul piano distributivo si individuano ambienti disposti lungo un corridoio di spina.
- 15 – Le fabbriche edilizie tradizionali, a corpo semplice o doppio, sono accomunate da una disposizione statica che prevede due murature portanti esterne. Si differenziano per la soluzione distributiva poiché quella semplice prevede ambienti contigui mentre la seconda dispone di un corridoio laterale sul quale si affacciano i vani.
- 16 – A. CASTIGLIONI, La "Casa dell'Aviatore", in "Le Vie dell'Aria", n. 27 (1932), pag. 3.

CAPITOLO 3° – L'EDILIZIA MONUMENTALE

- 1 – L.B. ALBERTI, L'Architettura, Milano, 1966, pag. 446.
- 2 – G. PESCE, L'Accademia di Nisida e le Scuole dell'Aeronautica, in AA.VV., Le Accademie e le Scuole Militari Italiane, Roma, 1990.
- 3 – F. VADALÀ, L'Accademia Aeronautica di Capodichino, Roma, 1987.
- 4 – Nelle vicende che riguardarono la realizzazione dell'Accademia Aeronautica napoletana figura, oltre ad Adolfo Crugnola, il Capitano del G.A.r.i. Giovanni Elifani, uno dei vincitori del primo concorso per Ufficiali ingegneri indetto nel 1923. Per un approfondimento sul Genio Aeronautico è utile la consultazione di un saggio recentemente scritto da F. Vadala, Tecnici in uniforme azzurra, Roma, 1990.
- 5 – F. VADALÀ, op.cit., pag. 31.
- 6 – W. BENJAMIN, Angelus Novus, Torino, 1981, pag. 80.
- 7 – Adolf Loos, architetto austriaco, è stato uno degli esponenti dell'architettura del suo paese agli inizi del secolo. Nei suoi scritti teorici e nell'attività operativa avversò ogni forma di ornamentazione. Famoso fu il saggio dal titolo "Ornamento e delitto", dove Loos espose le sue teorie in merito. Tra gli edifici realizzati è da ricordare, appunto, il palazzo per uffici della Michaelerplatz, antesignano di tanta architettura moderna.
- 8 – R. M. RILKE, Elegie duinesi, Torino, 1978, pag. 12.
- 9 – B. LATTANZI, Vita ignorata del Centro Studi ed Esperienze di Guidonia, Roma, 1990, pag. 169.
- 10 – A.A., La Casa dell'Aviatore a Roma inaugurata dal Duce il 28 Ottobre XI, in "Le Vie dell'Aria", n. 45 (1933), pag. 3.
- 11 – Ibidem.
- 12 – Ibidem.
- 13 – Ibidem.
- 14 – Ibidem.
- 15 – M. RANISI, La Scuola di Applicazione dell'A.M. a Firenze, in "Edilizia Militare", n. 4 (1981).
- 16 – La trave Vierendel è una struttura reticolare costituita da due correnti paralleli collegati tra loro da montanti disposti normalmente.
- 17 – M. RANISI, op. cit..

- 18 – R. FAGNONI, La Scuola di Applicazioni per la Regia Aeronautica di Firenze, estratto dalla rivista "Architettura", Giugno 1938, XVI, Annata XVII, pag. 333.
- 19 – M. RANISI, Recensione per il volume *Castra et Ars*, in "Edilizia Militare", n. 23 (1988), pag. 75.
- 20 – Ibidem.
- 21 – AA. VV., Rassegna sugli immobili storico-artistici della 1^a Regione Aerea, Milano, 1990.
- 22 – Ibidem, pp. 3-4.
- 23 – Ibidem, pag. 7.
- 24 – Ibidem, pag. 18.

Bibliografia

AA.VV., 1968

AA.VV., Omaggio a Terragni, in "L'architettura cronache e storia", n. 153, luglio 1968

AA.VV., 1971

AA.VV., Futurismo Architettura, in "Controspazio", n. 4-5, aprile-maggio 1971

AA.VV., 1976

AA.VV., Il razionalismo e l'architettura in Italia durante il fascismo, Venezia, 1976

AA.VV., 1979

M. Tafuri, F. Dal Co, Architettura contemporanea, Milano, 1979

AA.VV., 1982

AA.VV., Anni Trenta, Milano, 1982

AA.VV., 1985

F. Borsi, G. Morolli, I Palazzi della Difesa, Roma, 1985

AA.VV., 1988

AA.VV., La costruzione dell'utopia, Roma, 1988

AA.VV., 1988

AA.VV., Architettura della Scuola di Applicazione Aeronautica di Firenze di Raffaello Fagnoni, Catalogo, Firenze, 1988

AA.VV., 1989

G. Morolli, D. Fonti, G. Pesce, Il Palazzo dell'Aeronautica, Roma, 1989

AA.VV., 1990

E. Pontiggia, F. Benzi, Sironi - Il mito dell'architettura, Milano, 1990

G. C. ARGAN, 1977

G. C. Argan, Progetto e destino, Milano, 1977

G. BILANCIONI, 1984

G. Bilancioni, Brasini: il racconto di un antico, "Eupalino" n. 2 (1984)

F. BORSI, 1986

F. Borsi, L'ordine monumentale in Europa, Milano, 1986

A. CEDERNA, 1980

A. Cederna, Mussolini urbanista, Bari, 1980

M. CENNAMO, 1973

M. Cennamo, Materiali per l'analisi dell'architettura moderna, Napoli, 1973

G. CIUCCI, 1989

G. Ciucci, Gli architetti e il fascismo, Torino, 1989

G. P. CONSOLI, 1984

G. P. Consoli, Armando Brasini: la passione del troppo grande, "Eupalino" n. 2 (1984)

R. DE FUSCO, 1974

R. De Fusco, Storia dell'architettura contemporanea, Bari, 1974

C. DE SETA, 1972

C. De Seta, La cultura architettonica in Italia tra le due guerre, Bari, 1972

C. DE SETA, 1981

C. De Seta, L'architettura del Novecento, Torino, 1981

C. DE SETA, 1987

C. De Seta, Architetti italiani del Novecento, Bari, 1987

C. De Seta, Edoardo Persico, Napoli, 1987

R. FAGNONI, 1938

R. Fagnoni, La Scuola di Applicazione per la Regia Aeronautica a Firenze, "Architettura", XVII (1938)

K. FRAMPTON, 1982

K. Frampton, Storia dell'architettura moderna, Bologna, 1982

E. GODOLI, 1983

E. Godoli, Il Futurismo, Bari, 1983

M. JODICE, 1988

M. Jodice, Saverio Dioguardi architetto, Napoli, 1988

B. LATTANZI, 1990

B. Lattanzi, Vita ignorata del Centro Studi ed Esperienze di Guidonia, Roma, 1990

C. MALTESE, 1960

C. Maltese, Storia dell'arte in Italia 1785-1943, Torino, 1960

F. MARIANO, 1984

F. Mariano, I progetti di strutture aeroportuali di Pier Luigi Nervi, prima parte, "Rivista Aeronautica", n. 5 (1984)

F. Mariano, I progetti di strutture aeroportuali di Pier Luigi Nervi, seconda parte, "Rivista Aeronautica", n. 6 (1984)

G. MUZIO, 1982

G. Muzio, Opere e scritti (a cura di G. Gambirasio e B. Minardi), Milano, 1982

P. L. NERVI, 1945

P. L. Nervi, Scienza o arte del costruire?, Roma, 1945

P. L. NERVI, 1965

P. L. Nervi, Costruire correttamente, Milano, 1965

G. PESCE, 1988

G. Pesce, Archeologia aeronautica, Città di Castello, 1988

M. RANISI, 1981

M. Ranisi, Il Palazzo Aeronautica ha mezzo secolo, "Rivista Aeronautica", n. 4 (1981)

M. Ranisi, La Scuola di Applicazione dell'A.M. a Firenze, "Edilizia Militare", n. 4 (1981)

M. RANISI, 1983

M. Ranisi, Il linguaggio architettonico: tradizione e tendenze attuali nella edilizia militare, "Edilizia Militare", n. 8 (1983)

M. RANISI, 1990

M. Ranisi, Guidonia-Montecelio: un'analisi architettonica ed urbanistica, "Rivista Aeronautica", n. 2 (1990)

M. Ranisi, L'aeroporto del Littorio: un singolare linguaggio architettonico, "Rivista Aeronautica", n. 6 (1990)

B. REGNI, 1981

B. Regni, Edilizia pubblica a Roma: il Ministero dell'Aeronautica, "Edilizia Militare", n. 2 (1981)

F. VADALÀ, 1987

F. Vadalà, L'Accademia Aeronautica di Capodichino, Roma, 1987

F. VADALÀ, 1990

F. Vadalà, Tecnici in uniforme azzurra, Roma, 1990

B. ZEVI, 1961

B. Zevi, Storia dell'architettura moderna, Torino, 1961

B. ZEVI, 1971

B. Zevi, Pier Luigi Nervi quasi artista, "Cronache di Architettura", Vol. 1°, Bari, 1971

B. ZEVI, 1979

B. Zevi, La morte di Pier Luigi Nervi, "Cronache di Architettura", Vol. 22, Bari, 1979

Indice dei nomi

- AGELLO F., III
- ALBERTI L. B., 281, 363
- ALBINI F., 158, 269
- ALIGHIERI D., 9
- AMODIO P., V
- ANTONELLI A., 78, 101
- ARGAN G. C., 173-174, 229, 241, 245, 357, 362
- ASCHIERI P., V, 102, 117, 119, 126
- BALBO I., III, 5, 17, 25-27, 32, 61, 63-64, 105, 110, 133, 136, 163, 360
- BALDESSARI L., 3, 155
- BANFI G. L., 155, 158, 160
- BARACCA F., 155, 342
- BARDI P. M., 7, 25, 44, 134-136, 146, 159, 167, 358, 361-362
- BARTOLI ing., 242
- BASILE E., 31, 84, 358
- BAZZANI C., 25, 53-55, 122
- BELGIOSO di L. B., 155, 158, 160
- BENEVOLO L., 96
- BENJAMIN W., 288, 363
- BERLAGE H. P., 28, 358
- BILANCIONI G., 359
- BOCCIONI U., 32
- BOITO C., 52, 75, 119
- BONTEMPELLI M., 4, 7, 39, 40, 99
- BORROMINI F., 9, 173
- BORSI E., 48, 359
- BOTTONI P., 158
- BRANCUSI C., 290
- BRASINI A., V, 7-8, 25, 28, 48, 51-61, 63-64, 84, 97, 113, 119, 122, 206, 275-277, 281, 283, 287, 317, 322, 359
- BREUER M., 158
- BRUNELLESCHI F., 93-94, 229, 329, 334
- CALDERARA M., 13
- CALDERINI G., 48
- CALZABINI A., 149
- CANINO M., 95
- CAPPONI G., 102-103, 117, 214
- CARAMITTI M., 357, 361
- CARBONI E., 151
- CARDARELLI V., 40, 359
- CARLO III di BORBONE, 340
- CARRÀ C., 32, 104, 358
- CASTIGLIONI A., 363
- CEDERNA A., 57, 359
- CESARONI S., 360
- CHIATTONE M., 240
- CIARROCCHI L., 101
- CIUCCI G., 78, 360
- CONSOLI G. P., 359
- COSTANTINI arch., 133, 142, 143

CUTRY F., 151

CRALI T., 35-36

CROCE B., 7, 9, 93, 360

CRUGNOLA A., 17, 282, 363

D'ANNUNZIO G., 32

D'ARONCO R., 31, 119, 358

DAWBARN G., 34

DEL BUFALO L., 258

DE CHIRICO G., 4, 37-40, 103-104, 112

DE FINETTI G., 42, 101-102, 104, 214

DE FUSCO R., 30, 358

DEL DEBBIO E., V, 55

DE RENZI M., V, 115

DE SETA C., 3, 5, 38, 141, 357-358, 360, 362

DI BOSSO R., 36

DIOGUARDI S., 29, 84, 112, 119-122

DI PUOLO M., 362

DUDOVICH M., 39, 158, 297-299

EIFFEL G. A., 228-230

EISENMAN P., 138

ELIFANI G., 363

FAGNONI R., III, V, 44, 164-167, 334, 355, 364

FASOLO V., 52, 78, 81, 99, 101

FIGINI L., 3, 139, 158, 361

FIORINI G., IV, 36, 239-240, 363

FOSCHINI A., 55, 114, 117, 119, 126

FREYSSINET E., 228-229

FROBISHER C. W., 34

GANDINI G., 163, 210

GARDELLA I., 161

GARGIULO E., 360

GATTI CASAZZA G., 317, 322

GHISLANZONI G., 140

GIOLLI R., 362

GIORDANI G. L., 270

GIORGETTI E., V

GIOTTO, 38, 334

GIOVANNONI G., 48, 57, 78, 87, 97, 99, 101, 115, 163

GLOVER G. W., 34

GODOLI E., 362-363

GRAMSCI A., 7

GROPIUS W., 42, 142-143, 158-159, 359

GUARINI G., 173, 229

GUIDONI A., 94, 108

HITLER A., 5, 125

HOFFMAN J., 30, 161

IOFAN B. M., 359

JAMMARINO M., 110-111, 146

KANDINSKIJ V., 159

KLEE P., 288

KOCH G., 48, 83

KOENIG G. K., 165, 357

LA PADULA E., 126

LATINI BRUNETTO, 9

LATTANZI B., 307, 363

LE CORBUSIER, 39, 42, 140-141, 143, 158, 166, 357, 359

LE DUC VIOULET, 28, 358

LIBERA A., V, 44, 126, 147, 211

LIBERTY A., 30

LISSITZKY (EL) L., 42, 161

LOOS A., 42, 93, 101, 119, 359, 363
 LOURIER G., 362
 LUONGO A., 147
 MAGNI G., 48, 64
 MAILLART R., 172, 229
 MALATESTA F., 9
 MALATESTA P., 9
 MALEVIC C., 42
 MALTESE C., 357
 MANFREDI M., 52
 MARCHI V., 34, 240, 358
 MARCON T., 234
 MARIANO F., 363
 MARINETTI F. T., 7, 31-32, 34, 54, 358
 MARINO R., III, 25-26, 27, 34, 48, 62, 78, 94, 95, 98, 100-101, 105-106, 113-116, 119, 127-128, 163, 250, 253, 254, 257, 288-289
 MASACCIO T., 38
 MASCHERINI M., 158
 MASOLINO DA PANICALE, 94
 MAZZONI A., 34, 36-37, 41, 161-162
 MEIER R., 138
 MENDELSON E., 42, 99, 158, 309, 359
 MELNIKOFF K. S., 159
 MELVILLE H., 14
 MICHELANGIOLO B., 338
 MICHELUCCI G., 41, 43, 57, 117-119, 160-161, 164-166, 229
 MIES VAN DE ROHE L., 42, 141
 MINNUCCI G., 44
 MORETTI L., 161
 MOROLLI G., 93, 118, 360-361
 MUNARI B., 158
 MUSSOLINI B., 3, 5, 7, 44, 49, 57, 122, 134, 155, 359, 361
 MUZIO G., 25, 40-41, 99, 101, 112-113, 119, 124, 150, 214, 359
 NERVI P. L., III, 3-4, 171-173, 239-246, 357, 363
 NIZZOLI M., 156-158
 NORMAN N., 34, 358
 NUNZIATA M., 360
 OJETTI U., 7, 25, 44, 51, 54, 97, 99, 161
 OLBRICH J., 30
 PAGANO G., 3-4, 7, 25, 117, 125, 141, 154-155, 158, 163, 357, 359, 361
 PALLADIO A., 66, 99, 345
 PANE R., 9, 357
 PAPINI G., 7, 97, 99
 PATETTA L., 359, 361
 PAXTON J., 228, 230
 PERESSUTTI E., 155, 158, 160
 PERRET A., 26, 234
 PERSICO E., 3, 25, 156-159, 362
 PESCE G., 232, 362
 PEZZI M., III
 PIACENTINI M., 7, 25, 30, 41, 44, 48, 54-55, 57, 63-64, 97, 101, 112-113, 114, 117, 119, 122, 126, 161, 180
 PICCIO P. R., 155
 PIERMARINI G., 99, 169
 PIRANESI G. B., 34
 POE E. A., 14
 POLLINI G., 3, 158
 POMODORO G., 289
 PONO ing., 138
 PONTI G., 41, 117-119, 158
 POSTIGLIONE ing., 54

PUGIN W., 28, 358
 RANISI M., III, IV, 360-361, 363-364
 REGNI B., 27, 105, 163, 358-359, 361-362
 RIETVELD G. T., 42
 RIDOLFI M., V, 115, 160
 RILKE R. M., 363
 ROMANELLI R., 54
 ROMANO G., 66, 359
 ROGERS E. N., 155, 158, 161
 ROSAI O., 334
 ROSSI A., 289
 RUSKIN J., 358
 SABATINI I., 101
 SACCONI G., 48
 SAMONÀ G., 115, 126
 SANFELICE F., 322
 SANT'ELIA A., 30, 32-35, 57, 222, 309, 358
 SARTORIS A., 143, 147, 211, 361
 SAVINIO A., 38-40, 103
 SAVOIA U., 13
 SCAFI B., V
 SCHINKEL K. F., 101, 360
 SECCHI L., 169
 SERLIO S., 359
 SEVERATI C., 359, 361
 SILVESTRI E., 136
 SIRONI M., 3-4, 104, 112-113, 122-124, 126, 153, 154
 SISTO V., 57
 SOFFICI A., 7, 40, 103
 SOMENZI M., 34
 SOMMARUGA G., 31
 SPEER A., 5
 STARACE A., 122
 SULLIVAN L., 28, 231, 358
 TAFURI M., 3
 TATLIN V. E., 42
 TENTORI E., 358, 361
 TERRAGNI G., V, 4, 9, 25, 37, 42, 97, 122, 137-141, 160, 222, 239, 270, 355, 362
 THONET M., 30
 TRAVERSO prof., 146-147
 VACCARO G., 95-98, 102, 104, 112-113, 119, 360
 VADALÀ E., 53, 281-282, 357, 359, 363
 VALLAURI P., 55
 VALLE C., 360
 VALLE G., 64, 136, 270
 VANVITELLI L., 339-340
 VASARI G., 360
 VENTURI G., 101
 VERDUZIO R., 53, 54
 VERNE G., 14
 VESPIGNANI O., 317
 VIGNOLA J. B., 53
 VISCONTI di MODRONE M., 151
 VITRUVIO M. P., 10
 VITTORIO EMANUELE II, 48
 WAGNER O., 30
 WARCHARCHIK G. J., 133
 WRIGHT F. L., 164, 358
 WRIGHT W., 13
 ZEVI B., 3, 96, 141, 143, 159, 228-229, 357, 362
 ZUCCA G., 360

